

まちづくり討論会

# 「どうするまちづくり」

## 第一弾・第二弾 報告書

NPO 法人クリエイト九州



# はしがき

平成 13 年 7 月に佐賀県土木部長を拝命し、辞令日の朝、JR 佐賀駅から県庁まで歩いたことを思い出します。シンボルロードがシャッター通り化していて、地方共通の中心市街地の空洞化に直面したわけです。以前より賑わいが少なくなっており、これが県庁所在地かとショックを受けました。人との対面も少なかったですし、人が集う喫茶店も閉店していました。

中心市街地の空洞化問題は、全国どの地域も郊外にできた大型店舗の影響が大きいようですが、佐賀生活圈(佐賀、小城、多久、武雄、神埼、大川の 6 市と吉野ヶ里、上峰、みやき、江北、白石、大町の 6 町のエリア)では公共交通機関が未発達のみで、1 人当たりの自動車保有台数が九州の他の生活圈に比べて高いのも拍車をかけています。

佐賀市の中心市街地には、エスプラッツ問題など固有の問題もありますが、基本的には中心市街地の通行量の減少、中心市街地の魅力がないため人が集う必然性がないことに尽きると思います。

「如何に中心市街地に多くの人に来てもらうか」が課題となりますが、これまで県、市、民間の方々と、まちづくりや商店街の活性化など各種努力がなされてきました。しかし、共通のビジョンに基づく統一した取り組みが行われたとはいえず、実効性があがりません。

このような中、NPO 法人クリエイト九州では、昨年、佐賀市のまちづくりなどに参画されたり、個別にまちづくり活動をされている佐賀大学の 4 人の先生(荒牧特任教授、長教授、外尾教授、木原教授)をパネリストに迎え、まちづくりをテーマにした討論会を 2 回開催し、今後の佐賀市のまちづくりなどについて議論させていただきました。

この報告書は、そのまちづくり討論会の内容をまとめたものです。この報告書が今後のまちづくりや中心市街地の活性化・再生に何らかの形で役に立てば幸いです。

最後に、NPO 法人クリエイト九州の活動などにご支援・ご協力を頂いた企業・個人の方々、まちづくり討論会の開催にあたりご協力頂きました佐賀大学の教授、参加して頂いた市民の方々に、厚く御礼を申し上げます。

平成 22 年 4 月

NPO 法人クリエイト九州

理事長 川上 義幸

# まちづくり討論会での主な提言や意見

- まちづくり組織を一本化し、情報を集約させて的確に課題・問題に対応する。コーディネーターする組織が必要。
- 女性の視点や意見が重要。まちづくりに女性の視点や意見を取り入れる工夫が必要。特に子育て中の女性の視点や意見は積極的に取り入れる。
- 都市計画を策定する時は、地域住民、商店主、NPO やまちづくり団体の幅広い意見を聞いて、一緒に都市計画をつくる必要がある。
- まちづくりに関する情報や知識の共有化が必要。例えば、ホームページを開設し、自治体のまちづくりの課題や問題点、将来ビジョン、自治体への提言箱、まちづくりに関する視点や諸活動の紹介、海外・国内の成功・失敗事例、まちづくりイベントなど、誰でも簡単に調べたり、見ることができるようにする。
- 佐賀市の特徴である水（水路）や緑、歴史を活かしたまちづくりを行う。佐賀市の歴史・文化・伝統を掘り起こして、そこから佐賀市らしさをつくっていく。
- 総合大学である佐賀大学の教授・准教授の英知をパッケージで、チーム佐賀大学として利活用する。そのためのコーディネーターも必要。
- 将来を担う若い学生の発想やエネルギーを活用する。
- まちのイメージ創成を若者、特に若い女性に委ねてみる。
- 佐賀市の分散型都市機能という実態を踏まえて、「公助」だけに頼るのではなく「共助」「自助」を絡めて、地区ごとの生活面の機能を強化し、それぞれが一つのまとまりをもった住みやすいコミュニティやビレッジをつくっていく。
- 公共交通のサスティナビリティによって、すべての市民に交通圏を保障することが必要である。そのためには、都市の形態を人々のアクティビティの面から検討し、公共交通の運行条件に適した方向に中長期的に都市の形態を変化させる。佐賀市には、ヨーロッパなどで普及しているLRT(軽量の路面電車)の導入を提唱する。高齢者の移動権の確保という観点からも検討に値するのではないか。
- 市場（しじょう）＝マーケットではなくて、市場（いちば）＝バザールを目指す。

# まちづくり討論会

## 「どうするまちづくり」

### 目次

#### 第一弾「どうするまちづくり」 .....P2

日時/平成 21 年 7 月 18 日土曜日 10 時～12 時

会場/メートプラザ佐賀・大会議室

#### 第二弾・激論「どうするまちづくり」 .....P28

日時/平成 21 年 10 月 24 日土曜日 13 時～16 時

会場/佐賀大学理工学部 6 号館・都市工学科大講義室

### 特別寄稿

荒牧 軍治 特任教授

「佐賀市における住まいの選択」

.....P56

長 安六 経済学部教授（佐賀ん町屋ば甦らす会事務局長）

「松原神社門前町 新馬場通りにおけるまちおこし」

.....P58

外尾 一則 理工学部教授

「骨格的ビジョンとしての LRT 構想の意義とは？」

.....P65



# 討論会第一弾

# 「どうするまちづくり」

平成 21 年 7 月 18 日土曜日 10 時～12 時

メートプラザ佐賀・大会議室



## 川上 義幸 理事長（以下、川上）

きょうは、まちづくりをテーマに佐賀大学の3名の先生をお迎えして、今後の佐賀のまちづくりの方向性や佐賀のまちの形成等について議論していきたいと思っております。

「そう簡単にまちづくりはうまくいかない」ということは重々承知しておりますが、3名の先生からまちづくりの新しい視点をいただければと考えております。

大学の先生をお迎えしたのはもう一つ趣旨がありまして、私は今、佐賀大学の監事をさせていただいております。佐賀大学も平成16年4月から法人化されました。法人化されてから、「どう特色を持たせるか」、「どう地域に貢献するか」、「そしてどう存在感を出していくか」、言ってみれば競争させられていると言っても過言ではありません。そういった中で、地域にしっかり貢献することもテーマの一つだと考えております。

これまでは佐賀大学の先生が行政の委員会や審議会等に単独で選ばれて協力されていたようですが、これからはいろんな分野の先生たちがパッケージになって地域のいろんな問題に取り組めるようにするのが必要ではないかと考えております。そのためにも今後もこういう企画をやっていければと思っております。

それでは3名の先生をご紹介します。佐賀大学を今年3月に退職されて4月から特任教授になられた荒牧軍治先生、それから経済学部の方安六先生、そして理工学部の方尾一則先生です。

まずは、先生方が佐賀市のまちづくりにどうかかわられているのか自己紹介をしていただきながらお話ししていただきたいと思います。

まずは方尾先生からお願いいたします。

## 方尾 一則 教授（以下、方尾）

私はプランニングが専門です。プランニングも非常に難しくなり、これからのプランニングは戦略性をもってやらないといけないと言われております。ですから、単にアイデアを出していくということではなくて、どうすればそのプランを実現できるかというところまで見通しを立ててプランニングしていこうと考えております。

私は10年前に佐賀に参りましたが、調べてみると佐賀市とのかかわりが薄くて、なぜ、これほど薄かったのかと、今、反省しているところです。

最初にかかわりましたのが都市計画マスタープランですが、合併する前の旧佐賀市で副委員長としてやらせていただきました。それが2年間ぐらいです。その時に佐賀市のことがだいぶ分かりました。次が、都市計画道路の見直しです。それは1年半ぐらいさせていただきました。あと、公共事業評価委員会ですが、これは長い期間でしたが、案件があれば開くというものでした。

佐賀市とのかかわりは木下前市長の時までで、秀島市長になってから一切、佐賀市とのかかわりはありません。少し寂しい気持ちもあります。

## 方安六 教授（以下、方）

私は経済学部で、専門は地域農業論です。農業・農村の再生についてこれまで研究してきましたが、経済学部の地域経済研究センター長という肩書きの関係で、地域問題全般に研究領域を広げ、行政や市民の方々と一緒に具体的な取り組みにかかわらせていただいております。



私の中では、これからの農業・農村のあり方については方向が見えてきており（詳しくは著書『地域農業再生の論理』九州大学出版会）、そういう視点からまちの商店街を見て、拠って立つ基本的な考え方は一緒だということに気づきまして、大学の地域貢献の一環としてまちなか再生を手掛けた次第です。

平成14年11月に佐賀市の呉服元町に佐賀大学まちづくりサテライト「ゆつつら〜と館」をオープンさせていただきました。文科省の地域貢献推進事業の一つに佐賀大学の提案が選ばれ、そのプロジェクトの中に私のまちなか再生を入れていただきました。その後、平成17年から3年間、地域創生型学生参画事業で大学の授業を絡めて学生参画によるまちなか再生のプロジェクトをやってきました。それ以降は、大学から助成していただいて引き続き、取り組みをやっています。

私がまちづくりに対して思っていることは、基本的にボトムアップです。今、佐賀市も改正まちづくり三法に合わせてプランづくりをされていると思いますが、中心市街地の住民や、商店主、家主、地主等、その通り通りに住んでおられる方々が自分たちのまちを良くしようと、自ら考えて行動を起こすことを基本に全体のまちづくりをしていかないと、上のほうで絵を描いただけではなかなか動かないと感じています。私たちは、新馬場通りの再生に取り組んで今年で3年になりますが、なんとなく先が見えてきたような気がしています。

## 荒牧 軍治 特任教授（以下、荒牧）

私は柱が結構はっきりしていると思います。私は都市工学科、土木工学の中で、構造力学をやっていました。ところが助教授の頃、同じ講座の教授はたまたま都市計画の専門の人で、小さな所帯ですから、教授と助教授の専門がまったく違うにもかかわらず、門前の小僧で都市計画とかのゼミに参加させてもらっているうちに、教授が突然「荒牧君、伊万里に行け」とか言うんです。「なにするんですか？」と聞いたら、「21世紀懇話会というのを若者がやるというから、そこにいって、いろいろ話をしろ」と言われたので、「わかりました」と答えて喜んでいきました。牛を飼われている方とか、陶器関係の方とかいろんな方に会いました。そこから私がまちづくりというか、地域づくりに取り組んでいくことになったんだと思います。

それからはもう数えきれないほど人に会いました。元気な人に出会うと、別の場所に出かけた時に「こんな元気な人がいるぞ」といってその人たちを元気づける。だいたいそういう手法だと思っていたら結構です。

立場はたぶんはっきりしていて、自分のことをサポーターだと思っています。行政の方、それから地域づくりに励んでいる方、いろんな方々のサポーターの役割をしようとやってきました。今日は、よろしくお願いいたします。

## 川上

どうもありがとうございました。

きょうは、この3名の先生からお話をいただきたいと思います。

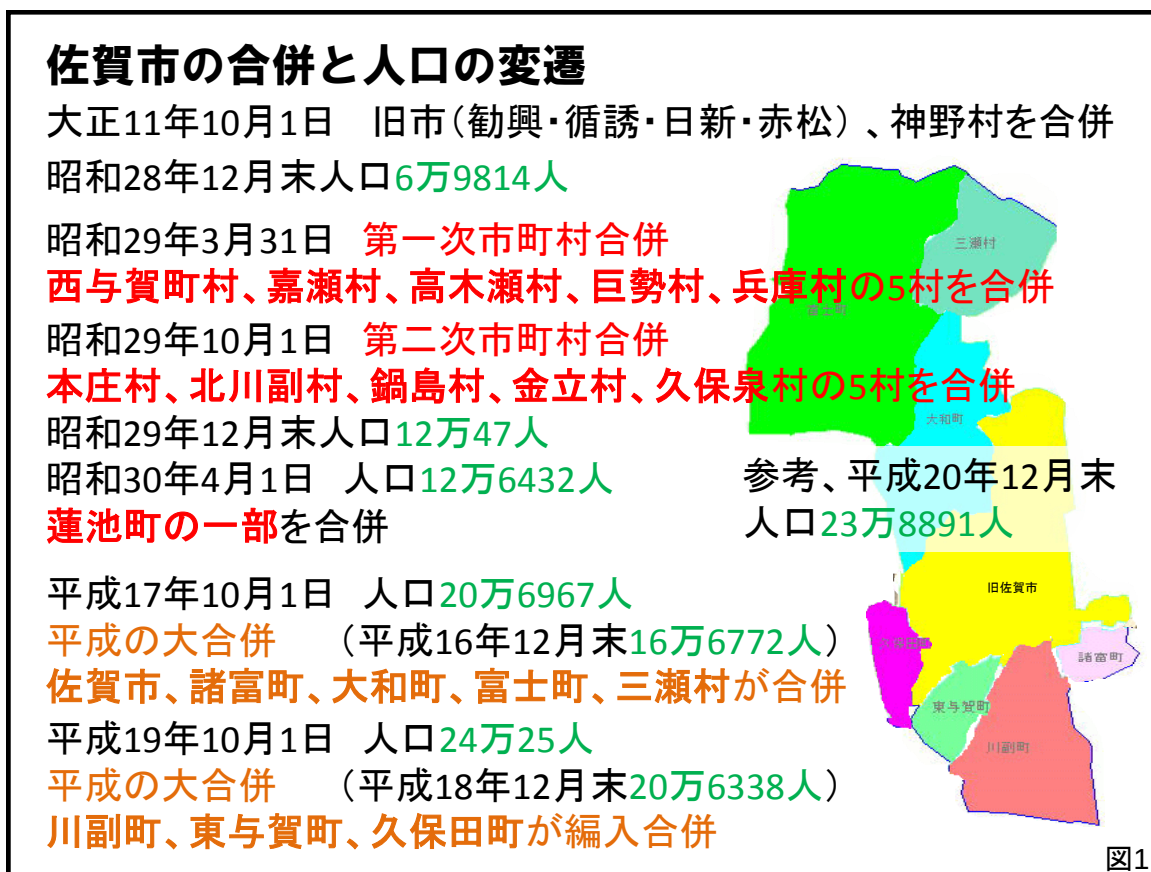
討論会は2部構成でさせていただきます。まず、私が佐賀市のまちの成り立ちを簡単に説明させていただきます。私も勉強不足なので違うというところがあるかもしれませんが、その時は皆さんぜひご指摘をお願いいたします。

その後、3名の先生に佐賀市のまちに対して感じておられること、これまでの経験とか個人的な思いとかをざっくばらんにお話ししていただいて、そして、「ではどうするか」ということを前向きにいろいろな視点から議論していきたいと思います。

それでは、私のほうから佐賀市のまちの変遷等の簡単なご説明をさせていただきます。

資料をお配りしておりますが、これは佐賀市の地図ですけれども、佐賀市も結構大きくなりました。

まず、最初の資料は合併と人口の変遷です。(図1)



大正時代に旧市(勸興・循誘・日新・赤松)と神野村が合併して、昭和28年時点で7万人ぐらいの人口規模でした。この7万の規模というのは佐賀の城内を中心としたその時代のコンパクトシティではないですけれども、まちの機能が集積していたころだろうと思います。

昭和29年から昭和の大合併、合併が進みます。最初は城内が中心だったのが周辺の兵庫等との合併が進みます。そして大きくなっていった昭和30年時点で蓮池町の一部を含めて人口規模は12万6000人ぐらいになります。それが旧佐賀市です。

それから平成の大合併が進みます。まず、諸富、大和、富士、三瀬との合併があり、その後、川副、東与賀、久保田が加わって今の佐賀市になりました。平成20年末時点で24万近くの人口規模になっています。

6万から7万人ぐらいのまちの中心が城内だとしたら、それから時代とともに公共施設が移転したり、新たにできたりしていきます。(図2)



一つは城内にあった学校が出ていきます。城内には現在の高志館、佐賀工業、佐賀商業、もろもろありましたが、それが出ていきます。当然人口が増えていきますから、そういうことになっていくんだろーと思います。

そして、佐賀大学の設立により佐賀師範学校が城内より移転、農学部も数年後移転します。文教関係の移転です。

また、農協や、佐賀市役所も、神野の土地区画整理事業に合わせてだと思いますが、佐賀駅の周辺に移転します。その後、九電佐賀支店とか、佐賀新聞社も城内周辺から佐賀駅周辺に移転していきます。

そして新たにできたのが県総合運動場や国立佐賀病院、佐賀市文化会館等の北部バイパスの北側のエリアです。国立病院は昭和20年に、そして昭和40年後半から総合運動場等の施設ができます。

昭和45年以降ぐらいから都市化が進み、今の形になってきました。いろいろな施設が移転したり新たにできたりして今のような構造になりました。

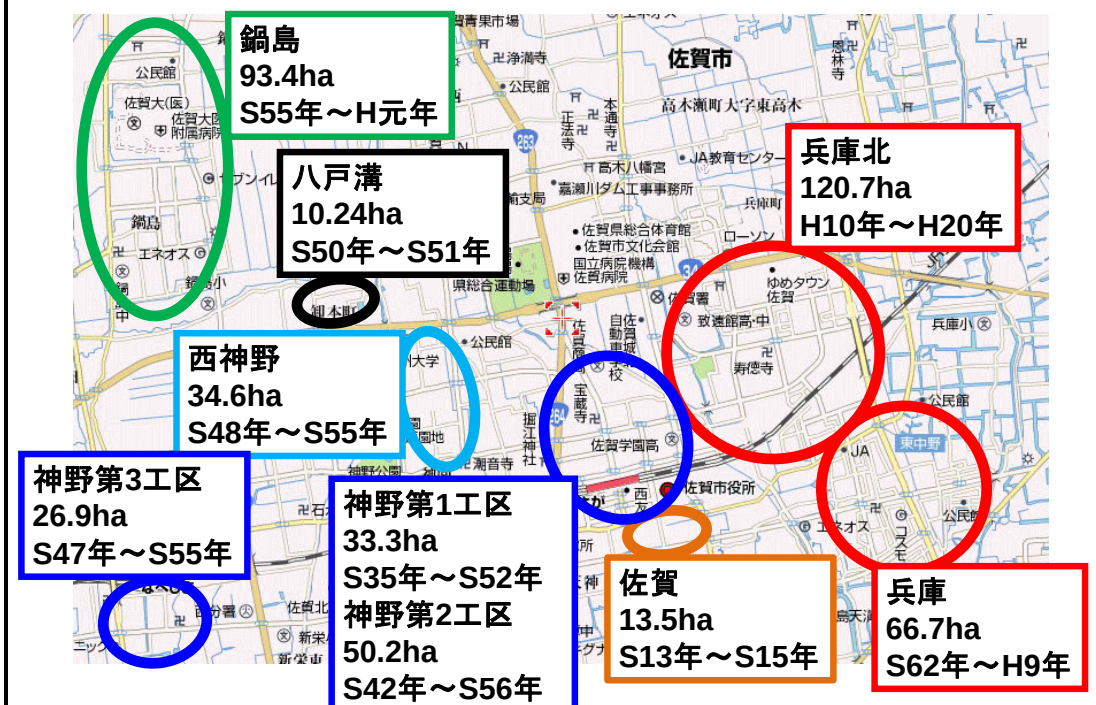
一方、城内から移転しなかったのが県警本部や県庁、県議会です。

後で外尾先生も言われるかもしれませんが、まちが形成されていく中で、区画整理事業でまちがどんどん大きくなっていきます。これは佐賀市だけでなく全国この手法によってまちがどんどん大きくなっていました。

佐賀市の区画整理(図3)を年代順で見えていきますと、佐賀工区これは昭和13年、戦前ですね。佐賀銀行の周辺だと思います。さきほど佐賀市役所の移転のところでいいました神野1・2工区。ここは佐賀駅の高架化と合わせて整備されたと思います。そして、神野3工区、西神野、八戸溝が昭和50年から、そして佐賀大学医学部の鍋島工区、そして最近になりました兵庫と、ゆめタウンができました兵庫北。こういう形で住宅地、まちの形成がなされていきます。

## 佐賀市における土地区画整理事業

図3



## 都市計画法の改正経緯

### S43年 都市計画法(新法)制定

高度成長期の市街地化の進展(スプロール現象)など無秩序な市街化を防止し、計画的なまちづくりを行うことを目的に制定

### H12年 都市計画法改正(都市計画制度全般の見直し)

急速に都市化が拡大する「都市化社会」から、安定・成熟した「都市型社会」へ変化し、それにふさわしい都市計画制度への見直し地域が主体となってその特性に応じたまちづくりを行うための仕組みづくり

### H14年 都市計画法改正

都市計画提案制度の創設  
地区計画制度の見直し

### H18年 都市計画法改正

モータリゼーションの進展を背景として、大規模集客施設や公共施設の無秩序な郊外への拡散が進み、中心市街地の空洞化や車を運転しない高齢者等の生活が不便になったり、非効率なインフラ整備や維持管理が必要になるなどの問題が発生  
人口減少・超高齢社会を迎える中で、これらの問題に適切に対応

図4

一方、これは佐賀市だけでなく全国的にまちの形成が図られていきますが、市街地がスプロール化(都市が無秩序に拡大し、開発されていくこと)するとか、そういうようなことで都市計画法が昭和43年、平成12年、大きくは平成18年に改正されます。(図4)



平成12年は、どんどん郊外にまちが発展して乱開発されるということで規制的なものが入っています。また、佐賀市のマスタープランだけでなく、もっと広域的な、言ってみれば佐賀市を含む周辺地域を佐賀中部地域といいますか、佐賀中部地域のマスタープランをつくって、その中で佐賀市をどうするかというビジョンを県が描いたりもしています。

平成18年は今よく言われるコンパクトシティ。代表事例が青森や富山ですね。まちづくりを具体化するまちづくり三法と言われている都市計画の改正が行われています。

## 佐賀中部地域の将来像

※県総合計画より抜粋(平成12年12月策定)

### 高次都市機能が集積する中核都市圏

県庁所在地である佐賀市は一定の業務管理機能、学術・文化研究機能など高度機能の集積があり、本県の**中核的機能を担っています**。また、近年、**有明佐賀空港の開港により、佐賀市を中心に国内外の大都市との交流機会が拡大**しています。

多久市を中心とする地域では、豊かな自然や伝統に恵まれ、これらを活かしたまちづくりが進められるとともに、福祉、医療、教育など基礎的な都市機能の整備が図られています。

地球規模で人、モノ、情報が交流する21世紀において、この地域が持つ様々な地域資源を活かし、**有明海沿岸域の交流拠点として、その活力を県内隅々にまで波及し、県全域の発展をリードすることが期待**されています。

図5

さきほどいいました佐賀中部地域の将来像、マスタープラン(図5)。今、あらためて読むと実態とあっていないのではないかなあという感じがします。私も県にいましたのであまり言えませんが、読んで頂くと、「中核的な機能を担っています」とか、実態を伴っているかと言えば伴っていませんよね。それから「有明佐賀空港の開港により、佐賀市を中心に国内外の大都市の交流機会が拡大しています」、これもまだまだ課題が多い。「有明海沿岸域の交流拠点として、その活力を県内隅々にまで波及し、県全域の発展をリードすることが期待されています」、これもこれからですよね。まだまだ課題も多いんですけども、将来的な佐賀の方向性に対してはここに出ています。これが具体的に進んでいないのをどうするかというのが課題だろうと思います。

その佐賀中部地域のビジョンを受けて、佐賀市はどうかという将来ビジョン(図6)、エキスですけども、内容を見ると「高次都市機能の集積強化による広域拠点性を高めるまち」、「都心居住・田園居住等の多様で魅力ある生活が享受できるまち」、「自然、歴史・文化などの資源が都市的環境に融和したまち」、「多様な交流や新たな産業の育成を支援していくまち」、言ってみれば全国どこでも共通する標準的なことが書いてある。

まちづくりというのは個性的にやらないといけませんが、中央集権的に都市計画法に基づいてという流れがあります。ですからこういう風な標準的なまとめかたにならざるをえない。

これからは市役所が中心になって、地元が中心になって、どのように佐賀のまちをつくるかということを、佐賀中部のマスタープランを読んで感じていただければと思います。

## 佐賀市の将来ビジョン

平成16年4月 佐賀県資料より抜粋

### A 高次都市機能の集積強化による広域拠点性を高めるまち

佐賀県の中核機能が集中する中核拠点都市として、高次都市機能の強化を図るとともに、コンパクトな市街地を形成し、高次都市機能が中心市街地に集積した広域拠点性のあるまちを目指す。  
また、身近にある河川等の自然的環境や歴史・文化など佐賀らしい地域資源を活かし、機能の複合化や特色ある空間形成等による個性と魅力の高いまちを目指す。

### B 都心居住・田園居住等の多様で魅力ある生活が享受できるまち

多様な都市的サービスが享受できる都心居住、豊かな田園環境の中での農業や自然と親しむことができる田園居住など多様なライフスタイルに対応したまちを目指す。  
また、ユニバーサルデザインの理念に基づき、安心して子どもを育てられる、誰にでも安全・安心な住みよいまちを目指す。

### C 自然、歴史・文化などの資源が都市的環境に融和したまち

豊かな田園と山林の自然的環境を保全し、水と緑、歴史・文化資源が都市的環境に融和したまちを目指す。  
また、無秩序な市街化を抑制し、農地等の保全を図り、環境にやさしいまちを目指す。

### D 多様な交流や新たな産業の育成を支援していくまち

県都佐賀市を中心とした、人・モノ・情報の集積、多様な交流、大学等の研究開発機関等との連携による新たな産業の育成等を実現するため、県内主要都市や周辺都市、県外の都市との交流・連携を支える交通ネットワークが形成されたまちを目指す。

図6

それでは検討する上での前提条件となる佐賀について思いつくままあげていきます(図7)。  
佐賀県の特徴は県都・佐賀市に一極集中するのではなく分散型の県土になっている。九州7県の中でも特色のある県だと思います。分散型の県土の中で佐賀市がどういうリーダーシップを発揮していくか、県都・佐賀市をどう育成していくかだろうと思います。

そして佐賀市の特徴は、一極集中が進んでいる福岡市に隣接していること。佐賀市も合併して大きくなり福岡市と隣接しているんですね。地図で見ると隣接している様子がわかると思います。これが今後大きな意味が出てくると思っています。特に2年後に新幹線鹿児島ルートが開通しますから、福岡市には物凄い勢いで一極集中が進む、商業施設やいろんな施設が集中する可能性があります。そことどういう風に関係づけるか。

それとさきほどのビジョンでも出てきましたが、有明海沿岸、福岡から長崎までの有明海沿岸道路によるネットワークの中で佐賀市はどういう役割を果たすべきか。

拠点的なものでいえば有明佐賀空港。北部九州の拠点と位置付けされれば、もっといろんな可能性が佐賀市として出てくると思っています。

こういうことを念頭に置きながら個々の話を具体的に検討していったらと考えています。

## 佐賀市のポジション

- ①佐賀県の特徴は多極分散型県土
- ②一極集中が進む福岡市に隣接
- ③有明海沿岸道路によるネットワーク
- ④北部九州の拠点空港、佐賀空港？

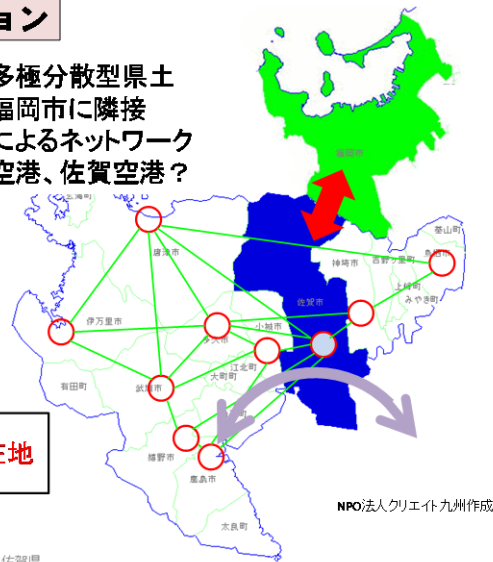


図7

それと佐賀市のまちも、私は多極分散型まち機能（図 8）と言っていますが、まち機能が分散していると思います。さきほど公共施設が年代ごとに移転したこと、新たな施設も郊外にできたことなどをご説明いたしました。

小さなまちではありますが、機能が分散していて公共交通機関が張り巡らされているのでマイカーで移動する、だから駐車場がいるという構図になっている中で、まちづくりは非常に難しい。そこがネックになっていると思います。



こういうまちの実態を踏まえずに一般論で佐賀市のまちづくりをやってもいけませんから、この実態を踏まえてどうするかということを議論したいと思います。

全体を網羅していませんが、これを参考に先生方に現状と課題をお話ししていただきたいと思います。

それでは荒牧先生からお願いいたします。

## 荒牧

私はこれまで一種のサポーターをやってきましたので、たくさんの人たちに出会って感じたことを言います。

まず、最初にポジティブなことからいうと、佐賀市のまち、旧佐賀市をイメージしていますが、イメージとして佐賀県庁、佐賀市役所、農協、佐賀大学というあまり人数の増減が激しくないようなものがベースを占めています。これにより、非常に落ち着きのある、安定感のあるまちになっていると基本的に認識しています。

佐賀大学が今の場所からポンッとなくなったことを考えてください。そうすると 7000 人ぐらいの若者たちが急にいなくなる。それは今まで何十年と存在していた、これからも存在し続けていきたいと思っているんですが、そういうものがずっとあるということが大きな枠組みになっています。

すなわちわずか 17 万ぐらいで推移してきた都市に 8000 人ぐらいの大学関係者がいるということは非常に大きい。そして県庁の職員がいる。市役所の職員がいる。農協の職員がいる。いろんな支店の経済がある。そういうのは一種の安定感をもたらしていると思います。それはポジティブで、一定以上の教育レベルを持っている人たちが住んでいるので、いろんな意味での文化的なものも基本的に揃っている。そういう点では非常に安定感のあるまちだと基本的に言い続けています。

ただ、商店街の問題になってくるとそれが逆に弱みになってくる。一定の人がいる、落ち着いているので、郊外に大型店ができるまではだいたい商売はできていたんだろうと思うん

ですよね。だからそれを今後どうしていくのかということが課題になっている。そこにいわゆる、日本全体としては基本として規制緩和の方向に進んでいる。あるまちを自分たちの都合のいいように決めるのではなくて、消費者利益をマキシマムにしろという指令がずっと続いてきています。その消費者利益マキシマムから考えると、佐賀ほど徹底したところはないかもしれません。

たがら古いものは全部叩き潰して、新しいものを作って、消費者にとって利益最大値になるような構造に向かって動きだす。またそれを支えるだけの自然空間があった。すなわち車で移動することができる。それからほとんど渋滞がない。土地は無限大とっていいほどある。都市計画がほとんど行われていない。そういうようなことでやれてきた。今つくられたまちは、ある意味消費者にとって悪くないという点で評価する人たちはたくさんいる。問題は、「じゃあ中心市街地はどうするの？」ということ。それを私は死に物狂いでやりました。中心市街地の商店街の人たちも佐賀市もそうです。

私も主体的にかかわって、地場企業の仲間たちと一緒に TMO である「まちさが」というのをつくって活動しました。しかし、はっきりいって経営としては大失敗でした。皆さんの意識がバラバラ。もう手の打ちようがないというのを本当に痛感しました。

最後に、地場企業から出向していた人に「どうするの？」と聞いたら、「倒産させます」と言っていました。私達技術者には倒産させるという概念はないですね。ところが彼は、中小企業診断士の資格をもっていたのかな、「ここは倒産させます。そうしないと生き残れません」と言う。冷たいけれども、何か温かみのある言葉を聞いて、ああみなさんそういう風に考えて暮らしているんだということもわかりました。そして倒産させる時に彼がこう言いました。「先生、タウンマネージメント機能だけは残すようにしませんか。会社としては一回清算しないといけないけれども、タウンマネージメントだけはちゃんとやっておかないとまずいのではないのでしょうか」と言ったので、彼や外尾先生のお弟子さんたちと一緒に佐賀市に行って、「タウンマネージメント機能だけは残せませんか」と言いました。あの時は、「公」が「私」に何かをすることは悪であるというのが基本で、まあマスコミには叩かれるはで、「公」はいろんなところから一切手を引こうという常識的な線に落ち着いていったんだろうと思います。

佐賀市というまちは非常に落ち着きがある反面ある意味エネルギーに欠けている部分があり、そこを今からどうやっていくのが一つの問題だと思っています。

もう一つ、都市計画。都市をつくっていく時には、規制という方法と援助という方法の二つをとると思うんですけども、規制という方法でいえば、川上さんがまとめてくれたように、佐賀市というまちが単独でいくら都市計画をうっても、底の抜けたザルのようにすり抜けていくという感じをもっていました。

その例が私です。私は佐賀市本庄の大学の宿舎に住んでいましたけれども、家を建てようと思いました。

当時、佐賀市の中心市街地といわれる市街化区域は一坪 30 万円でした。ところが都市計画を一切やっていない久保田町にいくと土地が 9 万円で買えました。私は貯金が一銭もなかったので当然 9 万円のほうに行きました。私と同じような人は全部外に出ていくという選択肢を選んだと思います。

そしてやっと平成 14 年に初めて国が全体を都市計画しようとなりました。地域全体を見直していこうというように考えたのは初めてだと思うんですよ。白地をなくすという言い方を



していたと思いますけれども、初めてこの地域にどうやって人が住み、暮らすのかということについて議論ができるようになったと思いました。都市計画審議会会長というのをやっていますので、悪戦苦闘していますけれども、今から先どうするのかということが問題だと思っています。ただ、わからないことがあって、外尾先生に教えてもらいたいんですけども、コンパクトシティというのが、佐賀市にとって一体どういうまちをいうのか、できればきょう議論になってほしいと思っています。

## 長

経済学部におりますが、考えるスタンスが若干違います。

今、荒牧先生が最初のTMOができてから倒産するまでの経緯を話されたわけですが、平成14年11月に「ゆつつら〜と館」をオープンした時に、大学時代の友人に、「あんた何しに行くの？もう先が見えているだろう」と言われました。確か、エスプラッツが倒産したのはその後だったと思います。

もともとまちづくりが専門でない人間が、大学でそういうプロジェクトを立ち上げてまちなかに出ていくのは冒険でしたが、私自身、夢追い人的なところがあり、その一念でまちなかに出たという経緯があります。ただし、私なりに一つの物の見方、考え方、それはさきほど言いました地域農業をやるなかで一つの理論といいますか、世の中の見方があります。それは経済に関する問題です。



(ゆつつら〜と館)

荒牧先生が今、言われたように佐賀市の中心市街地が、ある意味では商業、企業活動の場所になった。工場については周辺に出ていきました。後に残った経済活動といえば商業ですね。全国のいろんな事務所機能・支店等もありましたけれども、これらも出ていきました。最後に残ったのが商店街だった訳ですけども、これも郊外に大型店ができて外に出ていってしまった。あと、残っているのは飲み屋ぐらいという感じです。

つまり経済合理主義ですね。営利至上主義ですべてものごとが動いている。私は経済学部にはいますが、これは経済の責任だと思っています。そういうことを国の政策でやってきた。いきつくところはそこだと思っています。

大型店の問題もそうです。規制緩和をしてアメリカ的なやり方を日本に持ちこんで、結果は散々たる状況です。佐賀市の中心市街地の空洞化はひどいものですが、私は政策の失敗だと思います。佐賀市の失敗ではなく国の政策の失敗です。その証拠に全国どこの地方都市の商店街もまったく同じ状況です。ただし、佐賀市はそれが極端にひどいですね。最後はあのゆめタウンでした。あそこは住宅地の予定だったのにあんなバカでかいものができて、中心商店街の空洞化にさらに追い打ちがかけられました。

私は都市計画の専門家ではないのでいろんな意味で認識違いがあるかもしれませんが、私が不思議でならないのは、中心市街地を都市計画で位置付けされた時に、俗にいう佐賀駅か

ら県庁までの空間ですね。郊外に大型店を持ってくるのであれば、中心市街地の商業は衰退していくわけですから、その後に中心市街地にどういう機能を持たせるのか。そういうコンセプトを立てて、それに向かって皆が進んでいくようなことをなぜされないのか。

佐賀市の中心市街地の新しいプランが確かできたと思いますが、一日7000人歩くまちをつくるということが書いてありました。最初、これを見た時に唖然としたんですけども、よくよく見るといいことが書いてはあるんですがインパクトが弱い。どんなまちにしたいのかが見えてこない。もう既に1年余り経っていますが、動きがみられない。私たちは新馬場などでいろんな取り組みをしていますが、私たちがそれに向かって何をしたらいいのか、そういう現場にいる人たちとのつながりが無い。

まちづくりというのは、商店主とかいろんな現場の声を入れて、時間がかかってもいいから煮詰めてやっていくものだと思います。どこかの上手なプランナーに絵を描いていただいただけでは、結局は絵に描いた餅なんですね。動かないと思います。

前半は問題点の指摘ということですので、お手元に資料をご用意させていただきました。平成14年からずっとかかわって去年3月に大学の地域創生事業が終わりましたので、何かまとめておけと言われて、私なりに専門外の領域も含めてまとめたのがお手元の資料です。

これは学生のサブテキストとして使うためのもので、中心市街地の空洞化問題というのはどういうものなのか。それから、新しい動きというのはどういうものなのか。さきほどのまちづくり改正三法の動きですね。それから私たちが一体何を考え、何をやろうとしているのかということを概略20ページぐらいにまとめました。

衰退の要因はいろいろあります。これはもう佐賀市固有の問題ではなく、どこでもあるような問題を書いています。川上さんや荒牧先生が指摘されたことを、私なりにまとめたものです。目次あたりをチラチラと見ていただければと思います。

これまでのまちづくりは商店街の「街づくり」だったんですね。今は「街」という字ではなく平仮名の「まちづくり」を言われるようになっていきます。

ということは、これからのまちづくりは、中心市街地に関しても商店街をどうするかという話では必ずしもないのだということです。商店街も含めたまちの機能というのをどう皆で考え、アクションを起こしていくのが、中心市街地のまちづくりだと思います。

いみじくも今度の改正三法では、コンパクトシティや多機能型の都市空間としてのまちづくりが言われているわけですが、そこでは、まず商業ありきではなくなっています。商業もコンパクトシティの機能の一つである。住機能や交流空間としての機能などの、多機能の一つとして商業機能も位置付けられています。

そうすると、まちづくりのプランを立てたり、どうしていくかを考える主体ですね。今までは商工課が中心でしたけれども、商工課だけで福祉問題とか、環境問題とか、住まいの問題に対応できませんから、市役所の各課を総動員しなければならないのが本来のまちづくりなんです。

例えば、まちづくりを担当する課が窓口機能を担って関連する各課とプロジェクトチームをつくる。住民サイドも単に商店主だけでなく、住民や私達のようにまちなかで活動している者や、NPO・市民団体等、そういう方々も含めて、一緒にどういうまちにしていけるかを考える。

当然、全市的な問題と中心市街地全体の問題と各ブロックの問題があります。

私はまちというのは、通り通りで、自分たちの通りをどういう通りにしていくのかということを考え、そういうプランを全ての通りが持ちよって全体の調整をする、お互いの機能分担を考えるような、そういうことをやっていく必要がある、そういう風にしてできあがるのが本当の佐賀市のまちの将来像ではないかと思っています。

## 外尾

さきほど都市計画の話が出ましたが、私は東京と大阪で都市計画の研究とプロジェクトをやっていました。

佐賀に来て地方の都市計画を考えた時に、ほとんど東京などの大都市で考えられた都市計画の手法を地方に適用している。それで、この前、川上さんに国が悪いということを申し上げたんですけれども、地方分権が進めばこの状態は今後大きく変わる可能性があると思います。都市計画というのは都市づくりの方法論ですから、佐賀市が東京や大阪と同じ都市計画という制度の枠組みを使ってもうまくいくはずもない。そのこと自体が間違っていると思います。

海外の話で私は二つほど言いたいことがあります。

アジアの途上国は非常に遅れているように見えるんですが、コミュニティやまちづくりはそうでもないんです。アジアの途上国のコミュニティというものの考え方、これは本当のコミュニティに根ざしたといいますか、付け焼刃のコミュニティではない部分があるわけです。

私が考えたところ、相当追い込まれた状況がある。貧困の問題、生活の問題、明日の暮らしの問題、或いは病気の問題、それから女性の教育の遅れの問題とか、日々の生活に密着したところからコミュニティ活動が非常に盛んになっているわけです。NPO や NGO は日本よりもむしろ多いくらいですね。途上国のすべてではありませんがしっかりと取り組んでいるところがあるわけです。私はそれを勉強したり、応援したりする中で愕然としたわけです。日本のコミュニティ、まちづくりはまだ本当に始まったばかりで、子供のレベル。アメリカから或いはヨーロッパから入ってきた概念を日本の中に持ち込んでいるという段階だと思います。

中心市街地や商店街の話がありましたけれども、どこまでどん底まで落ちるかという危機感がないと、そこからしっかり立ちあがっていくという覚悟がないと、本当のまちづくりというのは生まれてこないのではないかという風に考えております。

都市計画というのは行政がやるものという考えが日本には定着していますけれども、途上国の場合は法制度があっても実態としてはないに等しいわけですね。文章だけがあり、法律だけがちゃんと整備されているだけ。ところが途上国の中に民間が本気で都市計画をやっているところがあります。

私は 25 歳の時にフィリピンのマカティというまち、マニラの中にマカティというまちがあるんですが、そこに行って驚愕としたわけです。こういうまちがどうしてこういう遅れた国でできてしまうのか。まあ、若かったからそういう風にとってしまったんですけれども、その後、十数年経ってから、再び、フィリピンに行く機会があり、現地の大学で働いたことがあります、その時にその仕組みがよくわかったわけです。

都市計画は本来市民のものであるわけですから、フィリピンの場合は民間企業が積極的に

やる都市計画が存在しえたわけです。要するに自分たちが本当にこういうまちをつくりたいという思いが大切で、行政は最後に頼むところだという意識ですね。ですから行政に言われてやるというのではなくて民間の力でやるということがマカティの都市計画の根幹でした。

途上国というどうしても遅れている国、遅れている都市とみられがちですがけれども、この点に関しては日本も少し学んだほうがいいと思っています。

そこで佐賀市の現状認識ということでお話をしたいのですが、私は五つのことを指摘しております。

一つ目は道路網。道路の見直し調査をやりましたので、道路網を少し考えてみました。

佐賀市のバイパスですが、これは日本の地方都市の道路網構成のパターン通りになっています。見事なバイパスが環状の形で最終的にできあがっているわけですね。私はこの環状バイパスの建設がむしろ良くなかったという風に思っています。バイパスのために、スケールは違いますがアメリカのような都市に佐賀市はなっているというのが私の印象ですね。そういう意味で、それを促進していったのはバイパスの作り方、自動車を圧倒的に走り易くしてしまったことだと思います。



(佐賀市の環状線・青線部分)

二つ目は、都市の形が非常にきれいであることです。円形、同心円と呼びますが、教科書に出てくる同心円パターンの典型の形です。形がきれいなので、なにか理想都市のように見えるんですけれども、これはむしろ最悪といいますか、何もしなくても同心円になっていくことが都市形成の自然な原理なわけです。結局そこに佐賀市固有の計画論がなかったということですね。ヨーロッパのように幾何学的にきれいなまちをつくる、それが同心円構造として幾何学的に素晴らしいものを求めるのでしたら理念があると思うんですけれども、結果としてできあがったまちとして同心円構造になっているというのは、そこに都市のつくり方に関する考え方というのが抜けていた、計画論が欠如していたと思っています。

三つ目として、土地区画整理事業は日本が誇る手法ですがけれども、これについては郊外化を促進してしまった一面があるんです。このこと自体はできあがったまちとしては素晴らしいと思いますし、評価できる面があるのですが、住宅だけを造ってしまうことが問題です。ゆめタウンを誘致したことへの批判がありますけれども、むしろ住宅だけを郊外にまとめて造ってしまう区画整理事業の方が問題であると思います。住宅の造り方にしても30年経っても果たして魅力があるのだろうか。場所としての基盤は整っているのですが、できあがった住宅地の個性は非常に魅力に乏しいものになってしまうのではないかという感じを持ってい



ます。これが土地区画整理事業の問題であり限界なんですね。インフラはしっかりしているけれども、建物の造り方や空間構成などのきめ細かな計画に関してはまったくタッチできない。ゆめタウンのような大規模なものが入ってくることにしても、食い止めることはできない。私はむしろゆめタウンが入ってきたことを受け入れて新しい郊外街を形成する方向にいかざるをえないと感じています。その方が土地区画整理事業の問題を軽減することになると考えるからです。

四つ目は、一周遅れのトップランナーということです。これは都市型産業を育成していないということとかかわるんですけども、あまり大きな投資の努力が佐賀市のまちのなかでされなかったのではないかと、自然な土地利用の推移を招いたのではないかと感じております。そのためにほとんど地域が痛んでいないのではないかと、無理をされていないのではないかと感じます。大きな投資がなくきていますので、財政の話にもかかわりますが、損失というのはあまり被られていないのではないかと。川上さんや荒牧先生のお話を聞いていて面白かったのは、経済合理性でまちづくりをされてきたことです。教育は残していてもお金を生むわけではないので城内から出ていったとか、或いは城内の土地を高く売るために城内の重要な施設を移して民間に売却していくとか、一種の経済合理性で進んできたということにして、市として或いは県として、なにがしか大きな投資をしてそれが失われたという経験は少ないのではないかと感じる一層強くしています。したがって一周遅れのトップランナーと申し上げたのは、これは皮肉ではなくて、もしかしたら大きな投資をしてこなかったことで過去を引きずらないという意味で、これからいろんな投資の芽というものを見だしやすいのではないかと感じております。

最後の五つ目は、都市型産業が育成されていないということです。小さくてもいいから何か創造型の都市型産業があればいいし、或いは大学があるのに創造力が活かされていないことを大変寂しく思います。かつて佐賀の創造力は日本でもトップクラスの時期があったことを歴史の本を読みながら感じているのですが、そういうものが活かされていないと感じがしております。

## 川上

若干、補足させてください。さきほどまちの形成過程を申し上げましたけれども、佐賀市のホームページにこんなことが書いてあります。

「佐賀市は 1970 年代以降、開発が急速に進められて都市らしくなっていたが、それまでは都心の一部を除き農村とかわらない風景だった」。まさに佐賀の特色が書いてあると思うんですけども、都市、都市といいますけれども、佐賀市の良さは農村型の都市風景であり、文化であり、そういったものが根強くベースにあるのかなあという感じがしています。

事前に先生方と意見交換をした時に、中心市街地の空洞化の話になる中で、TMO の話もありましたけれども、いろいろとやられていますがなかなかうまくいかなかった。土地が高いだとか、駐車場がないだとか、そういう話も聞こえてくるんですけども、その意見交換の中で「まち衆」というまちのなかで商売をされている方たち、まち衆が佐賀市は比較的弱いのではないかと、こういうご指摘がありました。さきほど農村風景といいましたけれども、まさにその特色を指摘されたのかなあと思ったりしています。

もう少し、佐賀市らしい特色を提示しないと一般的な議論を何回してもまちづくりに結び

付かないと思いますので、先生方にそのあたりの話をしていただきたいのと、佐賀大学の存在ですね。7000人という学生の凄いエネルギーがあるんです。この7000人の若い人たちのエネルギーを使わないまちづくりというのはあり得ないと思うんです。今までまちづくりの議論に佐賀大学も積極的にかかわってこなかった。まちづくりの中にもそんな議論があまりなかった。これからは佐賀大学の学生のエネルギーをどう活用するか。それと外尾先生がおっしゃった計画論が欠如していたということ。これはおっしゃるとおりだろうと思います。

さきほど私が佐賀中部地域のビジョンと佐賀市のビジョンを抜粋してご紹介しました。これは全国共通の絵になっていて、佐賀らしい個性がないですね。そういう個性がないビジョンで具体的にまちづくりをやってもバラバラになりますよね。計画は計画でつくって、実行は実行でまた違った方々がやる。一貫性がない。これは長先生も言われたことです。この辺をもう少し佐賀市らしいビジョンに基づいて、佐賀市に住んでいる人たちが中心ですから、住んでいる人たちが中心になってまちづくりをどうするか。

それともう一つ申し上げたいのが、もうすぐ栄の国まつりがありますね。これが佐賀市の祭ですけども、じゃあ唐津くんち、これは佐賀県では非常に有名ですけども、唐津くんちが佐賀市で根付くかという根付かないと思うんですね。博多山笠が佐賀市で根付くかという根付かないと思います。

それはまちの形成過程、それぞれの地域がもっている歴史、文化、住んでいる方々で違うと思います。11月に浮流を集めた催しが佐賀城本丸歴史館で開かれます。浮流を佐賀の特色として考えよう、イベントをやろうという動きがあるようですけれども、浮流は凄く佐賀らしいまちの伝統芸能であり、文化ではないでしょうか。佐賀市の場合はそういうものと一体となったまちづくりみたいなものではないかなあと個人的には思ったりします。もう少しその辺りの現状と課題、佐賀市の特色のこういったところを引き出していないとか、ここを強調していないとか、そういうご意見はないでしょうか。

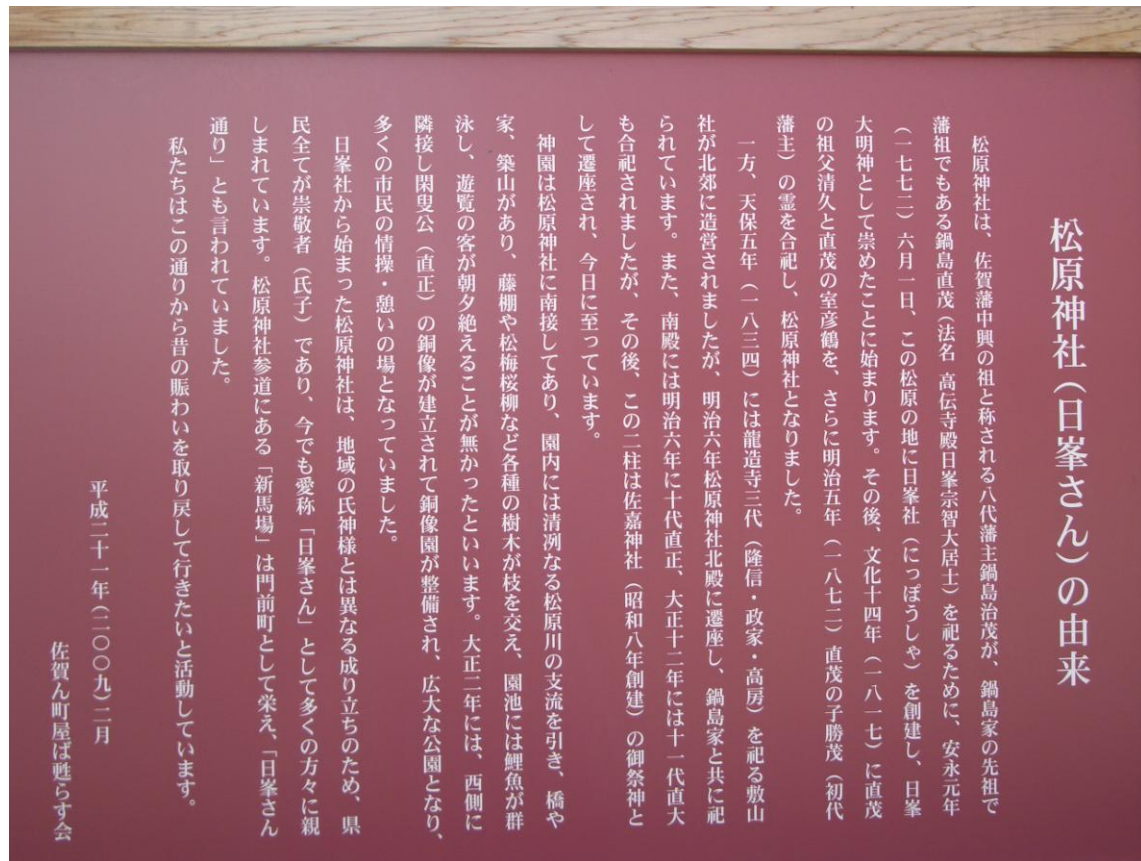
## 長

私は実際に新馬場でまちづくりにかかわっていますが、週に何回か商店主の人と話したり、具体的な取り組みをしたりしています。佐賀市の場合は、県庁通りとか通り通りで商店主の方々は何かそれぞれ取り組みをされていると思いますが、なかなか外からそれが見えません。

私は呉服元町の「ゆつつら〜と館」でも取り組みをしています。商店主、一人ひとは物凄く前向きにいろんなことをされているのですが足並みが揃いません。私も呉服元町の一員として、できればどうにかしたい気はありますが、なかなか機が熟さない。今、アーケードが撤去され、最大のチャンスなので、この時期を捉えてどうにかしないと、という気はしますが、なかなか歩調が合いません。

川上さんのほうから祭の話がありましたけれども、私が話を聞いた何人かの商店主の話によると、栄の国まつりは佐賀市の祭りではない、あれは行政がつくった祭りである、と言われています。さきほど浮立の話がありましたけれども、佐賀市には「日峯さん」の祭りがあるんですよね。春、秋、そして夏もあったという話で、盛大な祭りがあって山車まで昔は出していた、そういう記録もあります。これは神社にかかわる祭りですけど、福岡の山笠にしても、唐津くんちにしても、やっぱりそういうこととかかわりがあるわけですね。そういうものを抜きにしたお祭りというのはどうかというのが心ある人たちの考えです。

これからは、佐賀市の歴史とか文化、そういうものを掘り起こして、そこから佐賀市らしさをつくっていく必要があるのではないかと思います。浮立もいいと思いますけれども、浮立は佐賀市だけのものではなく、鹿島とか全県的なものですから、そういうことをいろいろ考えたほうがいいのではないかという気がします。



#### （日峯さん由来の標識、佐賀市新馬場）

それで、佐賀市のまち衆についての話ですが、実際はおられるんですが、エスプラッツの経緯や今日のおかれた状況では、自分たちの商業だけの考えでいくと、一緒になってなにかを仕掛けていこうということにはなかなかきれない。だから、私は、新しいまち衆をつくる必要があると思っています。新しいまち衆とは、さきほどから言っている、商店主だけではなく、そこにこだわっている人たちですね。そういう人たちを集めて、そして皆で楽しみながらやっていくようなまちづくりが必要じゃないかなあと思います。

新馬場で4年間、正味3年いろいろなことをやってきました。そういう中でいろんな仲間が増え、つながりができてきました。ここでこんなことやっているよと情報発信していくと、それに波長の合う人たちが寄ってくる。こういうまちづくりが楽しいし、いいところかなあと思います。

佐賀市のまちなかには、今まで商店主の方々が培ってこられたいろんな文化があります。「えべすさん」、水路網、佐賀市の町並みもそうです。龍谷高校の東に朽ち果てようとしている立派な武家屋敷があります。これもどうかしないといけない。だが、それをこれまでの商店主としてのまち衆だけに担わせるのは限界がある。

これからのまちづくり、佐賀市らしさを出すには、やっぱり歴史とか、文化とか、伝統的なものとか、そういうもの掘り起こしながら、そこに私たちの新しい感性とかいうものを付



け加えて、それが経済につながっていくようにしていく必要があると思っています。

そういう意味でまち衆というのは、なんとなく佐賀市は顔が見えないんですけども、商店主を含めた新しいまち衆をつくっていく必要があるのではないかと考えています。

## 川上

外尾先生、さきほど荒牧先生からコンパクトシティという質問がありましたが、佐賀市でコンパクトシティというとういう議論になるのでしょうか。

## 外尾

難しい質問ですけども、佐賀市でコンパクトシティというよりも、さきほどから話が出ています都市、シティとは何か、まずその本質を考えないといけないと思います。

佐賀市のまちを都市として見る時にまず我々が考えるのは、お城の跡。城郭跡があって、それは歴史街としてずっとあった。

やはり 300 年以上の歴史をもった場所というものが確実に存在したというのが一つだと思いますね。この 300 年間で、他の都市に対抗できるだけの文化と人材の蓄積があって、それがたぶん私は遺伝子として都市の中に残っていると思うんですね。都市が農村と違うのはそこではないかと思うんです。文化と教育と人と、新たなものを創造していくという、そういうものが私は佐賀市のまちに確実に遺伝子として残っていると思います。



(佐賀城鯨の門)

そういう意味でこれからコンパクトシティを考えていく時に、それらは資源になり得るわけですけども、遺伝子にかかわるような資源的なものとして具体的に何があるかという見方によっていろいろあるわけです。そういうものを何とか見つけ出して表に出していくという作業をしていかなければならないと考えています。

私は 3 週間ほど県立病院に入院したことがありますけれども、あそこが大変由緒正しい病院だということを入院するまで知りませんでした。東大の医学部の基礎をつくられた方が、県立病院の前身で伝染病の研究と治療に取り組まれていたことを知ったのですが、そういう意味でどうして佐賀医科大学（現佐賀大学医学部）が佐賀大学の後にできたのだろう、どうして最初に医大ができなかったのだろうという疑問を持ったわけです。このような失われた歴史、遺伝子が活かされていない歴史が佐賀にはあるわけですね。

荒牧先生が冒頭おっしゃったんですけども、大学があることが佐賀のまちを安定させているというお話がありました。佐賀市は中学・高校の教育水準が高いという印象を持っていますが、そういう方々がまちを思いを込めてつくっていくという情熱をもってこれまで過ごしてこられたのだろうか。周辺の田園に守られて、豊かな土地と自然と食料があることで、大

変生活がしやすい土地柄の中で何かをやらなければならないという危機感がなく、そういう気風が逆に現代都市の中に蓄積されて残ってしまったのではないかという気がします。

さて、コンパクトシティの理念ですけれども、まず第一に空間形態の議論が中心になっています。空間の形状もちろん議論になるのですが、発想のポイントはヒューマンスケールの都市をつくっていかうということですね。

一方、佐賀市はもうヒューマンスケールから逸脱していて、少なくとも周辺に田園はたくさんあるんですけれども、田園の中に都市的な居住の場がどんどん広がっています。そういう意味で言うとコンパクトな形態は既に失われています。そこで佐賀市でコンパクトシティを考える場合には、なにも昔の市街地、たとえば佐賀駅から城内までの範囲のような限られた場所に、高密度な都市をつくるという意味で考える必要はないと思います。

一つ一つのコミュニティが、一つ一つのまとまりをもったコミュニティとして成立する。そういう所を交通で結んでいく。そういう形態が佐賀市の実態に適したコンパクトシティだと思います。

そういう意味で多極分散型という話があり、佐賀はそれが特徴だという話がありましたが、例えば久保田町に一つのまとまりをもった市街地といいますか、人々の居住の場、コミュニティができあがるのでしたら、そこに一つのヘソのような内容のものを持っていく。そういう「へそ」と周辺を単位とするまとまりが佐賀市全体で有機的につながっていくという形でコンパクトシティという理念は展開できると思います。

イギリスでは、むしろ田園に囲まれたビレッジみたいなものを物凄く大事にしているんですね。なにも市街地が連帯していくというイメージが好ましいと考えているわけではなく、それはコンパクトシティの理念に反すると思います。

二つ目は冒頭にいいました都市の魅力に関することです。魅力がないとコンパクトシティではないという理念です。では、その魅力というのは何かというと、佐賀市の場合自然は周辺にありますから、自然よりも歴史だと思います。そういう意味では歴史的な建造物が非常に少ないことが残念です。なぜ、これほどまでに残っていないのかと思いました。できる限り歴史的なものにつながるような、さきほど長先生がおっしゃったような武家屋敷の話などを掘り起こしていかないといけない、或いは大事に維持していかなければならないと思います。ヨーロッパでは外観は残して修復しながら持続させています。完全な保全ではなく、保全的開発と呼ぶ方法をとっています。ですから、開発を否定しているわけではないですね。昔のものをそのまま残してしましますと非常に不便であり、使いにくい形態になりますから、やはり現代に合うようにつくりなおしていき、歴史的なものが確実に現代に或いは未来につながっていくことを創り出していくことが大切だと思います。

三つ目はコミュニティです。コミュニティをしっかりとしていく。これがコンパクトシティの理念になっています。まちづくりをしっかりとやっていく中で様々なグループが生まれ、存在し、協力をしながらまちづくりを濃密にやっていく。たぶんそのコミュニティの一つの表現がさきほどの祭りとかそういうものにつながっていくと思います。

## 長

関連です。私がお配りした資料にコンパクトシティのことを書いています。後でご覧になってください。中心市街地の活性化ということで、コンパクトシティにつながる考え方につ

いて、今回の改正三法でどういうことなのかとか書いています。ちょっと読んでみます。

「中心市街地は地域の住民がそこで暮らし、学び、遊ぶ、生活の場であること。中心市街地は人々がコミュニティを形成し、消費や生活活動を行える場であることに目を向けつつ、住民にとって快適で魅力ある生活環境の形成、居住、公共等の様々な都市機能の促進、商業をはじめとする事業活動の促進を図ることを基本とします」というのか今回新しく打ちだされた部分ですね。そして機能整備の他に、住宅供給と都市福祉施設の整備等ということが入ってきているわけですが、どういふ施設をいうのかというところで、教育・文化施設、医療施設、社会福祉施設、その他云々とか書いてあります。県立病院が外に出ていくわけですが、本当は県立病院はまちの中に入らないといけないという話にこれによるようになります。そういうところを後で見ていただければと思います。

## 荒牧

コンパクトシティということについて、今の佐賀市の都市計画の担当者と一緒に悩み考えていますけれども、はっきりいってわからないんですよ。

川上さんがさきほど示された事実は、佐賀近郊はローカルに多極分散型という形になっていることを示していると思います。それは悪だという意見と、それをポジティブにみて、それはむしろ悪くない、この機能をポジティブに活かすという考えもあると思います。

例えば交通ですね。車がないと一切動けないという今の状態から、もうちょっと違う都市を創造できるか。どういふものが可能か。

例えばこの前意見交換した時に、ヨーロッパでは LRT=路面電車がもう一度見直されはじめているということを聞きました。そうすると、佐賀市にとってこういう空間をつくった今、LRT をどうやって走らせるのか。どれぐらい投資が可能なのか。みんなそれを利用するだろうか。またそういう議論を始めないといけないわけですよ。

だから自分たちで創造的にこの佐賀市という空間の特性を活かして、どういふコンパクトシティを目指すのかということは今から悩み続けていかなければならない。

ですから、さきほど皆さんがおっしゃったように骨格づくりをするには、行政とか大学の先生とか、住民とか、いろんな方々の知恵の集積が必要です。その時にどういふ知恵があるのか。ワイワイガヤガヤやってそれが投資に見合うか。それが皆さんにとって魅力的であるかどうか。本当にそういうまちをつくりたいのかどうか。そこがまだわかっていないなあと感じています。

コンパクトシティの考え方は法律で決まっているから、選択肢としてはコンパクトシティ以外にはない。そのコンパクトシティの現れ方というのは、それぞれまちによって異なってくると思うんですよ。それが特徴であっていいと思います。

例えば、大分、熊本、長崎、鹿児島、ほとんど九州の都市は県庁所在地に全部集積しています。他は全部衰退しているという姿になっているわけですが、佐賀では絶対にそうはなり得ないだろうなと思うのは、佐賀では鳥栖が伸びています。唐津もあの地域の拠点としてきっちとできあがっています。武雄、鹿島、伊万里もそれぞれの土地のところで頑張っています。そういう空間の中で「コンパクトシティって何?」。私にはまだわからないことだから、ぜひ、みなさんと一緒にやっていきたいなあとというのが一つです。

それから、さきほど提示された多極分散型のまちをこれからどうやって活かしていくか。

形にしていかなないと皆さんイメージが湧かないでしょうから。外尾先生には、この空間の中で LRT をつくるとすれば一体どういうことがありうるかということを示していただけると非常に助かります。

## 外尾

基本的に、佐賀都市圏全体として見るのか、或いは、旧佐賀市の中心市街地を見るのか、コンパクトシティをどのレベルで言っているのかということによって変わってくるんですが、私はコンパクトシティというのは一つの理念だと思うんですね。

ですから、コンパクトシティの実態はどういう範囲かとか、どういう定義かというのはあまりこだわらなくて、逆にいうと佐賀市では自分たちのいいように考えていく、荒牧先生のおっしゃりたいことはたぶんそういうことだと思います。柔軟にコンパクトシティを考える。その時に、やはりビレッジでもいいですね。さっき言いましたコンパクトビレッジみたいなものの考え方。そういうものがあったてもいいですし、それから市街地としてまとまっているところであれば、そこをどうやってコンパクトな形として考えていくかということなんですけれども、形は柔軟に考えたいということです。

ヨーロッパのコンパクトシティの根幹にあるのは、ヨーロッパの人が中世の都市をモデルとして考えていることです。日本でいえば城下町ですね。城壁に囲まれた、その中で数万人の人たちが住んでいた中世都市に対する願望が非常に強いわけです。そういうものをコンパクトシティと言っていますが、日本は城壁に囲まれた居住の経験というのは一切ありません。武家屋敷だけは城内の中に一部ありましたけれども、あれは都市とは言えません。戦う軍団がそこに住んでいたというだけで、日本では唯一該当するのは寺内町です。これは関西にありますけれども、あれは宗教法人のグループの集まりであり特殊なもので、我々は伝統的にそういうモデルを持っていないんですね。ですから、そこがまず違うということです。

アメリカではコンパクトシティという言い方はしていませんけれども、アメリカでも確かに中心市街地の再生の話が大変重要になっています。彼らの発想はヨーロッパと違っていて、都市のマネジメント、経営を重視している。中心市街地が衰退するとその税収が減る。郊外と中心市街地が場合によっては自治体が違うケースがありうるので問題になるわけです。郊外市が、例えば久保田町も大和町も一生懸命伸びていく、そうすると旧佐賀市は困る。そういう状況がアメリカで起きていて、中心市街地をなんとか再生しないとまずいなあということになるわけです。

アメリカは確かにコンパクトシティとは言っていないんですけれども、我々が考えないといけないところは、海外の話が入ってくる時にそのまま鵜呑みにしないことです。基本的には佐賀市のまちをどうするかという視点からいろんな考えをうまく活用していくというスタンスでいいと思います。

## 川上

今、外尾先生からいろいろご指摘いただいたことですが、コンパクトシティという言い方で入るとどうしても輸入品みたいな形で、中央からまちづくり三法はこういうものだといわれる。青森だとか富山だとか、そういう事例に基づいて佐賀市もやらないといけないという風になるから、佐賀市はちょっと違うけれどもどうすればいいんだと悩まなければな

らない。そうではなくて、今、外尾先生が言われたようなビレッジだとかコミュニティを参考に、形に捉われず柔軟に考えることです。

佐賀市は合併によりそれぞれの旧町役場機能、中心となるまちの機能が旧町にあるわけですが、例えば旧町役場が市役所の支所になって、たぶん中のスペースが半分ぐらい空いているんじゃないかと思うんですね。要するに合併すると市役所本庁にいかないと仕事にならないし、市民も市役所本庁にいきますよね。

でも、ちょっと視点を変えれば市役所支所はビレッジとかコミュニティとかの中心になる立派な箱モノにもなりうるわけです。だからそれをどういう風に活かしていくか。箱モノを活かすというのが目的ではなくて、まさにビレッジをどうつくるか、コミュニティをどうつくるかという中でこの箱モノをどう活かすか。

もう一つ私からの視点をいうと、まちをどうするかという形ではなくて、まちに住む人がハッピーになればいいわけですから、生活しやすい、人を中心にもう一回ビジョンを描いていけば、佐賀市らしいコンパクトシティというのがそこから出てくるのかなあという風に最近思っています。

例えば、福祉だとか教育だとか、それぞれの地域、地域でおとしてみて、この地域は何が弱いか、何が強いのかという形が明確になっていけば、どこを強化すればいいかわかる。今は予算がありませんから、すべて同じように、すべてに予算を配分するのは難しい。公でカバーできない部分は、ビレッジやコミュニティでカバーするとか、個人で頑張ってもらうとか、そういった組み合わせを佐賀市はやっていかないとなかなかうまくいかないのではないかな。外尾先生のご指摘は佐賀市らしいコンパクトシティをどう具体化するかという一つのご提案ではないかと思います。

## 長

コミュニティという話が出てきています。中心市街地もベースは、周辺の集落と同様の人の集住する生活空間なのです。一つのコミュニティなのです。

嬉野市が、小学校区単位の新しい自治組織として地域コミュニティづくりを始めています。従来の行政区の区長さんレベルでいくといろんな意味で非常にやりにくくなってきている。老人クラブ、子供クラブも高齢化や少子化で難しくなっている中で、小学校区単位でもう一度地域をくくって、そして行政が今までやってきたことを、市から小学校区レベルのところに権限とか財源を降ろして、ある程度、自分たちの地域を、自分たちで運営していただく、補完性の原理で、まずは小学校区レベルで地域住民でできることをやってもらって、できない部分を市が補完する。市ができないことは県、国にお願いするという形の地域コミュニティづくりが始まっています。

これは、佐賀県では嬉野市が初めて取り組んでいますが、伊万里市にしても、佐賀市にしても、地域コミュニティという言葉こそ使われていませんが、それに似たようなことをされています。公民館などの従来の組織を見直しながら、小学校区レベルで地域のことを皆さん方が考え、そして地域のプランですね。10年後どういうまちにしたいかをみんなで考えて、それを可能にするためにいろんな計画を立てる、そういう取り組みが進んでいます。川上さんが言われたことは実はそういうことにかかわることなのです。

私は、平成の市町村合併というのは、単に大きな自治体をつくるだけではなくて、内部に、

昔の旧町単位でもいいし、もうちょっと前の旧村単位でもいいのですが、新しい住民自治組織をつくっていく必要があると思っていました。

地方分権は必ず片一方に地域分権を前提にしているという話なんです。いろんな本を読んでみて、ああ、私が考えていたことは間違ってたなと思っていましたが、三瀬も富士も大和も川副も、やっぱり従来の単位のくくりの中で自分たちの地域のことは自分たちで治めていくような地域分権を進めないといけないということです。

それから旧佐賀市も大きすぎます。ですから、小学校区ぐらいの範囲にわけて、地域分権をやっていくというのがこれからの方向だと思います。まず、そこでやれることをやっていただいて、できないことを市が全体的にやりましょうということなのです。

コンパクトシティというのは、中心市街地に関して出てきたことです。あくまで中心市街地と線引きされたエリアを、どういうまちにするか。コンパクトという言葉が一人歩きしていますが、片一方で多機能型都市空間ということなのですね。今は非常に郊外にスプロール化して住宅とかいろいろ外に広がっていますが、下水道とか上水道とか道路とかの社会資本の整備は物凄くお金がかかって、それがだんだん負担になってきています。

だからスプロール化をやめて、まちの中にある程度それぞれの地域にあった機能を集積して、これも一つの効率化かもしれませんが、暮らしよい、それぞれの中のまちづくりをしていこうというのがコンパクトシティの考え方の中心だと思います。それがまちの中だったらコンパクトシティになりますし、周辺部だったらコンパクトタウン、農村部ならコンパクトビレッジでもいいか思います。そういう風に考えていただきたい。そして三瀬とか富士とか大和とか、それぞれの地域に中心があって、そこが中心的な機能を担うわけですが、佐賀市の中心市街地というのは、そういう周辺の中心と同様の機能以外に、やっぱり佐賀市全体の中心としてのいろんな機能を備えている。そこがよそと違うところかなあと思います。

## 外尾

今までのまちが同心円構造としてつくられてしまった。これを将来の方向としてだいぶ時間はかかると思いますが、線状の構造に変えていきたい。或いは、多極ネットワーク構造に変えていきたい。佐賀市の周辺に極になるようなものが展開していますが、そういう地域とうまくつなげていく。それが多極ネットワーク構造です。そういうものが将来的にも存続していくというような形が望ましいですね。

そのためには都市計画の方針を変えていかなければならない。これは荒牧先生にしっかりとご検討いただきたいと思います。

そこで都市の広域軸というものをイメージしたいと思います。

そのために LRT、BRT の導入を考えてみようと思います。LRT はライト・レール・トランジットといいまして、軽量鉄道という意味です。軽量型の路面電車です。長崎にあるようなものではなくて、熊本が最近 LRT 型の車両を入れたんですけども、ああいう車両の電車ですが、性能のいい軽量電車で、お年寄りにも優しく、それから騒音も少なく、かつアップダウン、それからカーブにも非常に優れた性能を持った車両です。この LRT を整備できないだろうか。

LRT に一気に向かうのが難しければ、BRT という形で、BRT はバスですけども、バスを使って次の段階で LRT に移行していくことを想定して、縦の公共交通軸をつくったらどう



だろうということです。北は大和インターから南は南部バイパスまで、かなり距離があります。10キロぐらいでしょうか。パーク&ライドを高速の大和インターチェンジとそれから南部バイパスとの接合点に設けて、ここにターミナルをつくります。これによって車の利用者を転換させていく。これは駐車場を利用するということと、路面電車を利用するということの料金体系を工夫することで、利用者の効率を確保すれば、かなり実現性はあると考えます。

もう一つの利点は長期的、将来的には都市軸ができる可能性が生まれるかもしれないし、その一つのきっかけになるかもしれないということです。

みなさんが思われる以上に佐賀駅の乗降客数は九州の駅の中では多くなっています。ベスト10に入るぐらいです。もちろん博多駅の状況を考えますと人数的には少ないですけども、少しデータが古いんですが2万5000人が利用されています。一日の中で2万5000人があの点を行き来しているわけですね。どうしてあそこが一つの核にならないかということです。

佐賀駅周辺を見ますとホテルはあるのですが、周りには銀行などしかなく、商業施設は西友しかない。あの周辺を市民サービスの機能が十分集まる場所に切り替えていく。むしろ中心市街地にあまりこだわらないで、新しい形の集客拠点として駅を中心に考えていくということが、LRTの導入によって生まれてくると考えられます。佐賀の場合福岡方面から多くの人たちが来られています。私は佐賀駅をよく利用しますので、お客さんの状況を見てみますと、必ずしも通勤の人だけではないですね。昼間にかなりの人が来られていて、観光が目的とは思いませんけれども、やはり多くの人々が来られているという事実を考えますと、佐賀駅の周辺に魅力的な施設を、新しい核をつくることのできるのではないかと考えられます。

次に十分な検討を行っているわけではありませんが、南北のLRTの路線を示しております。高速の大和インターに西鉄の高速バスのバス停がありますけれども、あれから乗り換えるような形です。駐車場を設ければ、高速道路を通ってくる人たちが乗り換えていくということもできます。ここに土地が結構ありますのでパーク&ライド用の大駐車場をつくり、乗り換えてもらう。南部バイパスのほうは、南部バイパスのやや南にパーク&ライドの土地を確保して、このバイパスを使う人たちがここで乗り換える。これをずっと下っていきますと佐賀空港があるわけですね。ですから、佐賀空港を利用される場合は、リムジンバスが南部バイパスでLRTのターミナルに結合し、ピストン輸送をするということになります。

こういうLRTは皆さんからみたら「お客さんの数が足りるのか」、「事業として成り立つのか」、「この細い道に大丈夫なのか」などいろんな課題があることを思いつかれると思います。そういうことはこれから十分に検討していかなければならないと思いますけれども、都市軸をこういう形でつくることによって都市の中に、ある可能性が生まれてくるということです。

それはこの縦軸上に人々の生活交流の場を集積させていくということです。

今、話題になっています中心市街地はだいたいエスプラッツ周辺のことをいっているわけですね。未だに人口は確実に減っているんですけども、それでもまだこれだけの人たちが住んでいます。これは路線沿いの人口の数と従業者の数を合わせた数です。それからお気づきになると思いますが、このピンクの部分が従業人口です。働く人の数です。

やはりどこを見ても圧倒的に居住者が多いですね。ということは、佐賀市は居住の場というものを中心に考えることが、都市の活力を生んでいくということにつながるのではないかと考えられます。

今、まちはこんな風に広がっています。ここがバイパスですね。バイパスを飛び越えてこ

ういう形の同心円になっています。南の方は完全に境界線があるかのように止まっていますが、東西と北へこのように広がり、さらに飛び越えて、三日月とか、或いは神埼へと、完全に佐賀市街地の郊外農地の外側にまで広がってしまっています。

しかし、人口減少社会に向かっているわけですから、これから世帯数はなかなか減りませんけれども、人口は減っていくと考えられます。そうすると、子供たち或いはその次の世代がどのように居住地を選択するかといった時に、線状の都市軸として整備をしておけば、分散してしまったこのような密度の薄いところから住み代える場所を提供できると思います。特にこの辺は市街化調整区域ということもありますけれども、開発の密度が非常に低い場所になっています。LRTの路線沿いを一つの開発軸と位置づけることによって、30年から50年経てば、まちの様相が変わり、かなり密度が高く、生活機能が集積するという状況に変えることができると考えられます。

おそらく人口はその先はさらに減りますから、スマートシュリンクといって、これからはスマートに都市を縮めていくということを考えないといけなくなる時に、そんなに簡単に縮めることはできないという思いがあるわけですね。そのときに計画的な集結点や集積を誘導する開発軸をこのように軸状に示しておけば、農地として死守したほうがいいのではないか、或いは自然の場所として残すほうがいいのではないか、さらには住宅地から農地に戻していく、或いは自然に戻していくというようなことが考えられないか、といったことが、それ以外の場所で長期的に考えやすくなると思います。

## 荒牧

時間がきましたので二つだけ。

一つは、我々が自信をもってやってきたはずのもの、すなわち水辺を中心にした親水都市という言葉を経長い間使ってやってきました。今も着々と進んでいます。これを後退させてはならないという思いだけはあります。今悩んでいるのが、本当に親水都市を創造するために配る水はあるのかということです。どうやってそれを生み出すのか、今悪戦苦闘しています。

もう一つは城内です。例えば城内の東掘がかつてあった場所の土地はもう買っています。15年位かかって購入しています。

今まで積み上げてきたものが、今やっとな形になって現れようとしている。それを着実にやり続けること。形として現れていないので、佐賀はまだ動いていないなあといわれるかもしれませんが、僕はコツコツでいいと思う。少しずつではありますが、前に向かっていくことを知っていただきたい。そして、できつつある舞台装置の上に、長先生がいわれた地域住民の皆さんたちの様々な活動が生まれてくることを願っています。



## 川上

どうもありがとうございました。

今日お話し頂いた中で私なりに面白いと思ったのは、多極分散といいますか、まちの機能が分散していますよね。車で移動できればいいんですけども、高齢化が進めば公共交通機関に頼らざるを得ない。そうなった時に、住みやすいまちにするためにはどうすればいいか。

一つは分散しているものをコンパクトにする。さきほどコミュニティとか、ビレッジとかありましたけれども、集落毎の機能、コミュニティが佐賀に残っていると思います。そういった機能をもう少し強化して、「公」は財政が厳しいので、共助の世界で個人がカバーする。そういう風にして、住みやすいコミュニティ、ビレッジをつくっていくというのがあると思います。

それと外尾先生にご紹介していただきました LRT です。

佐賀市は南北、縦に機能が分散している。そして東西に JR が通っています。新幹線鹿児島ルートの開通により博多駅に人が集まり、経済活動が活発になり、佐賀駅の利用者も増えると思います。高速道路を使えば、車や高速バスできて、大和インターのところで LRT に乗り換えることができる。これは可能なことだと思います。費用対効果とかいろんな問題があるということは承知しています。そこはもう少し詰めていく必要があると思いますが、将来の交通体系のビジョンについても議論したら面白いと感じました。

中心市街地については、長先生が新馬場などで実践されていますけれども、長先生のように佐賀の実体にあった取り組みをやっていけば、今より良くなっていくと思っています。

これらの話をもう少し整理して次回議論したいと思っております。

本日は長時間ありがとうございました。

## 討論会第二弾・激論

# 「どうするまちづくり」

平成 21 年 10 月 24 日土曜日 13 時～16 時

佐賀大学理工学部 6 号館・都市工学科大講義室



## 川上 義幸 理事長（以下、川上）

皆様、こんにちは。お忙しい中、ご参加頂き誠にありがとうございます。今日の司会進行を務めさせていただきます NPO 法人クリエイト九州理事長の川上義幸です。どうぞ、よろしく願いいたします。

前回、7月18日に1回目のまちづくり討論会を佐賀市のメートプラザ佐賀で開かせていただきました。たくさんの皆様にお出でいただき、まちづくりが佐賀市にとって重要なテーマであることが改めてうかがえました。

今日は、前回の荒牧軍治先生、長安六先生、外尾一則先生に加えて、木原誠先生に入っております。

それでは、私のほうから壇上の先生方を簡単にご紹介させていただきます。

佐賀大学特任教授の荒牧軍治先生。

有明海プロジェクトの特任教授をされています。それまでは都市工学科の教授をされていました。

荒牧先生は、佐賀県や佐賀市のまちづくり審議会や委員会等で活躍されています。今までの幅広い経験を基にご意見をお伺いしたいと思っております。

続きまして、佐賀大学経済学部教授の長安六先生。

佐賀市のまちづくりでは、先生の持論である現場主義を実践されています。

地元の人たちと一緒にボトムアップで地道にやっていかないと進まないということで、現場に入ってご活躍されています。

新馬場のまちづくりや城内のまちづくりをされていますので、現場での実績を基にいろいろなご意見を賜りたいと思っております。

続いて、佐賀大学文化教育学部の木原誠先生。

前回のまちづくり討論会には入っていただいていたのですが、その後、「鍋島ルネッサンス事業」で木原先生の存在を知りまして、今回加わっていただきました。

「鍋島ルネッサンス」とは、大学が地域に出ていき、教育の観点から、学生が中心となっていく地域貢献事業的なものと伺っております。

前回の討論会でも意見が出ましたが、まちづくりには若いエネルギーが必要ですし、佐賀大学の約7000人の学生のエネルギーを使わない手はないと思っております。

また、先生は、アイルランドに視察に行かれています。アイルランドは農村という佐賀市との共通点があり、佐賀市の良さを引き出すためにアイルランドの事例が参考になるのではないかと思います、この点についてもご紹介していただこうと思っております。

最後に佐賀大学理工学部教授の外尾一則先生。

外尾先生は都市計画、計画論を専門にされています。

前回の討論会では、アジアは途上国、後進というイメージがありますが、まちづくりとコミュニティはそうでもない。意外とアジアにはまちづくりに不可欠なコミュニティが存在し、コミュニティづくりの参考にできるのではというご意見をいただきました。

また、ヨーロッパでは、佐賀市と同じ人口規模のまちに LRT=軽量の最新路面電車が導入されている事例等もご紹介いただきました。

また、きょうは、会場の皆様のご意見をいただきながら進めていきたいと思っております。ぜひ、忌憚ないご意見等をお願いいたします。

## 1. 中心市街地を考える

《議論する視点とキーワード》

### ①中心市街地のイメージの共有化

- ・そもそも中心市街地はいるのか
- ・佐賀の中心市街地とはどんなもの
- ・求める中心市街地のイメージとは

### ②人が動くことが重要

- ・どういう人を動かしたいのか
- ・どのようにすれば動くのか

### ③若いエネルギーを活用する

- ・佐賀大学の存在を忘れていないか
- ・まちから見て、佐賀大学生の社会貢献の可能性
- ・大学から見て中心市街地は教育フィールド
- ・6者協定の活動テーマ

### ④魅力を高める

- ・佐賀市、佐賀県、民間の取り組みがバラバラ
- ・佐賀市の魅力とは
- ・現在の取り組みに対して注文

### ⑤行動する

- ・取り組み事例から学ぶ
- ・よその事例から学ぶ
- ・具体的な取り組みの提案

### ⑥将来を展望する

- ・高齢化社会への対応
- ・グローバル化への対応
- ・道州制への移行

図A

共通認識をもとに議論したほうが頭の整理もしやすいですし、テーマが発散してもいけませんので、6つほどテーマをあげさせていただきました。(図A)

一つ目は中心市街地のイメージの共有化。

まちづくりはどういう方向を目指しているのか。バラバラではなかなかうまくいかない。共有化が必要であるということです。

二つ目は、人が動くことが重要。人が動かないと経済活動が生まれません。活性化しない。まちなかで、どう人を動かすか。

三つ目は、若いエネルギーを活用する。佐賀大学の学生の若いエネルギーをどう使うか。意外と佐賀大学の存在が忘れられているような気がしています。

四つ目は佐賀市の魅力を高める。

佐賀市の魅力とは何か。現在もいろいろな取り組みをされていますが、住民等も一緒になってどうすればよくなるのか、建設的な話も必要だと思います。

五つ目は、とにかく行動する。

いろいろな取り組み事例から学んだり、具体的な取り組みについて壇上の先生方や会場の皆さんから知恵を頂きたいと思います。

六つ目は、将来を展望する。

佐賀大学、経済界、行政の関係者による六者協定というのがあります。この六者協定では、今後一体となって佐賀の発展、地方分権をどうするかということをやっていかようとしています。せっかくそういう場があるので、六者協定でも、将来展望につながるまちづくりを考えていってはどうかと思っています。

それでは壇上の先生方にこの6つのテーマの中から興味をお持ちのテーマを選んでいただいて発言していただきたいと思います。まず、荒牧先生からお願いいたします。



## 荒牧 軍治 特任教授（以下、荒牧）

私は「人が動くこと。人をどう動かすか」ということを考えています。動かすといっても主語はお客さんではなく、まちづくりに取り組んでくれる人。

いろんなところのたくさんの事例を見てきましたけれども、「誰を動かすか」というのが一番重要で、動く人がいる時にはだいたいそのまちが動き始める。動かす人がいるから動き始める。

例えば臼杵の話が学生が卒業研究発表会でやりました。その時のキーワードは何だったかというところ「六人衆」だった。六人の人間が動き出したから臼杵のまちが動き出した。

佐世保の話がこの前佐賀市主催のシンポジウムで聞きました。佐世保は非常にカリスマ的な人が一人で動かしている感じがしました。

まちづくりがうまくいっているところは、とにかくカリスマ的な人がまちを動かしているという感じがします。

私が常に言っているのは、たくさんの人で動かさないとまちはなかなか動かなくなっているのだから、「まちづくりに取り組む人を束ねるマネージャーを雇ってみませんか」ということです。

20年～30年ぐらいやってくれる人。その人が動く人を束ねて、歩いて回って、人を訪ねてやっていく。そういう人を雇いませんかと提案したことがある。

私はとにかく「どういう人を育てるか」、「どういう人が動くか」ということに興味を持っていますので、そこを議論できればと思っています。

## 長 安六 教授（以下、長）

私はいろんな地域のまちづくりとか、むらおこしにかかわっていますが、人を動かすには、ちゃんとした方向とか、コンセプトとか、未来図、そういうものがいいと思います。問題はそれを誰が描くかです。

今までは行政サイドでなされてきましたが、これからは市民参加とか市民協働の時代です。一部の人だけで未来図を描いても、結局一部のところに留まってみんなに伝わってこない。市民参加型でみんなで描いて、その中で、自分たちはどういう方向を目指して何をなすべきかを、それぞれが認識できている、そういう計画づくりの仕組みを作らないといけないと思っています。

佐賀市でも、いろんな活動がなされていますが、バラバラなんですね。一体どういう方向を目指しているのか。方向がはっきりすると、お互いに協力できるのですが。正直言って、いつ、どこで、だれが、何をやっているのか、活動しているもの同士でもわからない。まして、一般市民の方はまったくわからない。そういうことがあります。

コンセプト、方向性を定めて、その方向軸に向かって皆が動けるように、ちゃんとしたコーディネートとかサポートするような仕組みをつくる必要があると思います。そういう視点で議論の輪に加わっていききたいと思います。

## 木原 誠 教授（以下、木原）

私は文化学の視点からまちづくりについて、少し発言させていただきたいと思います。発言には、今までのコンセンサスを根底から覆すような挑戦的な内容を含んでおりますが、「激

論」というからには歯に衣着せずに私見を述べてみたいと思います。

さて、今日の議論の課題の中では、僕は①、③、④に関心がありますが、とくに①には大いに関心をもっています。「イメージの共有化」という注目すべき言葉が含まれているからです。

現在、経済主導、市場原理を前提とする「まちづくり」の限界が指摘、批判され、これに代わる新しい方法として、文化を主眼においたまちづくりのあり方が欧米を中心に注目されています。その際、鍵になるのがイメージの喚起力の問題です。まちに存在する個々の<生きた文化>を発見し、それらを一つの強烈なイメージによって結び合わせることで、まちの活性化に役立てようという発想です。資本蓄積を前提とする経済主導のまちづくりのあり方が旧来型としますと、これは「象徴資本」を蓄積させたうえで、それらを一つのイメージにより統合し、まちの吸引力を高めていこうとする文化主導による新型の方法ということになるのでしょうか。

本来、文化とは実体としてではなく、ある意味では虚構として存在しているわけですが、にもかかわらず虚構としてのイメージは実体化され、それがまちのあり方を変えていく、そういう現象が世界のいたるところで頻繁に見られます。このような現象に直面することで、自然に生まれてきた発想だといえます。経済でいう「実体中心主義＝ファンダメンタリズム」に対する「イメージ主義」と言ってもよいのかもしれませんが。この発想によってまちの再生に成功した例としてアイルランドのドニゴール州を挙げることができますが、この点については後述することとして、ここでは私どもが現在取り組んでおります教育計画について少し紹介させて頂きたいと思います。

現在、私どもは、イメージの創成を主眼において、大学が実際にまちに出向いて、学生の現場力を育むというプログラムを構想中です。まちの人たちとの交流を通じて、学生が主体的に地域の生きた文化に気づき、それらを編集し、発信していくことをとおし、学生が現場力、つまり生きた表現力、イメージを喚起していく方法を身につけることができないか。それがあつ種の力になり、大学の魅力、ひいては佐賀市の魅力、まちの活性化の一助になればと考えているわけです。

## 外尾 一則教授（以下、外尾）

6つの大きなテーマの中で、一番興味があるのは⑥の将来を展望するですね。

将来を展望するということに興味があり、①の中心市街地のイメージの共有化、或いは④の魅力高める、これらとこの将来を展望するという話がおそらく密接にかかわってくると思います。

将来から佐賀のまちの現状を見てみたいという気持ちが強く、将来を見るためには過去を見ないといけないので、そういう意味で、過去から、江戸時代から現代までの佐賀のまちの成り立ちと変化、そういうことに興味があります。

果たして今の中心市街地は江戸時代も中心市街地だったかというとは決してそうじゃないわけですね。まちは移り変わるという感じがありますので、そういう意味でまち自体が変化していくという中で今の都市の問題をできるだけ考えてみたいと思っています。

もう一点、魅力ということと言えますと、佐賀市の夜のまちは賑やかだというイメージがありまして、私の友人たちが来た時に「佐賀市のまちの夜は意外と元気ですね」と褒めてい

ただけるんですね。最近はちょっと元気がなくなっていると思いますが、なぜ夜のまちは元気かという、それは佐賀市を支える周辺の市町村・農山村がおそらく豊かだったからではないかと思います。

だから、周辺に対してそれだけの魅力を未だに持ちえているのか、というのがこれから大事な視点になるのではないかと思います。中心部にいる人たちにとっての魅力ではなくて、佐賀のまちを使う周辺の人たち、都市の魅力を周辺の人たちが感じているかどうか、或いは感じられるようになっていくかどうかというのが、私はこれから佐賀のまちを考えていく上で大事な点ではないかと思います。

文化の話が木原先生からも出ましたが、「食文化」が佐賀のまちの一つの魅力に将来なっていけばいいなあと思っています。

## 川上

先生方ありがとうございました。それでは会場のほうからもご意見をいただきたいと思います。

### 会場 A さん（以下、会場 A）

昨日、大分市の中心市街地を視察にいつてきました。

大分市を視察して感じたことは、行政や商店、市民の仲を取り持つというか、そういう役割をもっているまちづくり組織が非常にスムーズに機能しているのではないかということです。

佐賀市にも、関係者をうまくネットワーク化して結びつけたり、まちづくりの具体的なコーディネート役や組織が必要ではないかと思いました。

### 会場 B さん（以下、会場 B）

私は何をしたら良くなったとか、何をしなかったから良くならなかったとか、佐賀市の今までの 50 年間のまちづくりの点検をしないと、反省とか、これは誤りであったとか認めないとずっと間違えたまままちが動いていくというようなことになるとと思います。

## 荒牧

できれば、こういうところが失敗だったというところを一つぐらい教えてください。

### 会場 B

一番は公共施設の分散です。また、中心部と里が交流するためには公共交通機関が大事になってきますが、当時の時代背景もあるんでしょうけれども、自家用車ブームになる中でどんどんダメになっていった。しかし、日本全国、特に県庁所在地の中で公共交通機関を組み込まずにまちの計画をやっていたところは全部シャッター通りになっていると思います。

また、佐賀市は不幸なことに市営バスという公共交通機関が、運営する側の論理で路線だとかいろんな経営をやってしまったのではないかなあと思います。

## 川上

ありがとうございました。それでは、壇上の先生方から、会場からのご意見や問題提起等に対するご意見をお願いします。

## 外尾

佐賀市は道路も迷路状で使いづらい道路かもしれませんが、それを活かしたまちづくりが果たしてできていたのかということをもろ反省すべきではないかという感じがいたします。

佐賀市に来て非常にびっくりしましたのが、古い建物、古い施設が、神社仏閣はありますが、ほとんど残っていないことです。木造だからということではなくて。佐賀というところは使い捨て文化、古いものを大事にしていくという価値をみなさん共有されていない、気付かれていないのではないかと。せっかく戦災に遭わなかったわけですから、古い建物が残っていたと思いますが、それがほとんど残っていない。まちづくりの方針として、そういう佐賀の持っている古さというものを大事にしていくということが、当時果たして共有されていたのだろうかという疑問があります。

それから環状道路をつくったのが失敗だと思っています。

今の環状道路よりもっと外側に環状道路を造れば意味があったと思いますけれども、あの程度の環状道路ですと、中心部からどんどん施設が移動してしまうし、中心部の求心力をどんどん失わせてしまう。そういう意味で佐賀市の環状道路は、問題があり、実現の前に計画を点検したほうが良かったのではないかと思います。当時の佐賀市のまちの状況はもっとコンパクトであったと思いますけれども、環状道路ができたために周辺に分散してしまったわけです。環状道路というのは高規格道路に近いわけですから、これは車でしか動けない道路になります。そういうところの土地利用はまさしく車を使うための土地利用ですから、そこは人が歩かないわけです。人が歩かない場所というのが郊外との境界にあれば形成されてしまいますと、自動車利用の生活スタイルからいっても、土地利用の形からいっても、そこが魅力的になっていくことが当たり前なわけです。

ですから、中心市街地の努力が足りなかったということもあると思いますが、そういう条件が周辺にできてしまった。20年、30年で都市をがらりと変えてしまう力を持ったことになります。そういう風にみていきますと、歴史的に見て佐賀市の都市計画というのは何を指してきたのか少しわからないところがあります。

佐賀市のまちにも歴史的なDNAがあると思うんですね。それを活かしきっていないというのが非常に残念です。それから新しいものに目を向けた考えでいったのかというとそれも必ずしもそうではなかったのではないかと。その辺がちょっとよくわからないところですね。佐賀の持っている良さを十分活かしたまちづくりは少なくともあまりうまくできていなくて、全国一律のやり方をやってきたのではないかと思います。

## 会場 A

私は古い建物を保存しよう、古い建物を将来活用しよう、昔の銀行や武家屋敷、古い町並みを残そうという運動をやりました。いろんな方の意見や知恵をかりましたけれども、今振り返ってみると、佐賀市のまちづくりは、どこに焦点を置くかというビジョンがなかったのではないかと思います。ただ、僕自身も反省していますが、古いものを残そうという市民の

声は確かにあったと思います。大分は古いものは残している。それを確認してまちづくりをやっている。

これからは過去を振り返りながら佐賀市のまちづくりを前進させていかなければと思っています。

## 外尾

会場 A さんの今のご意見をお聞きして、その通りだろうなという感じをもちました。

古いものを残す動きがあつて欲しかったと思いますし、結果的にはなくなってしまったということですが、そういう意味でも総合的に点検をしないといけないだろうと思います。

## 川上

荒牧先生、今、佐賀市は古い建物など歴史のあるものを壊してきたという話がありました。

もう一つ外尾先生から指摘がありましたように、まちの骨格となる環状道路。それによって大きく拡大していったスプロール化していくという問題提起があつたと思います。

荒牧先生はどちらかというのを進める立場でいろいろと行政にかかわってこられました。それに対して、そうじゃない、悪い一面もあるかもしれないが、大きな骨格としてこういうビジョンのもとにやってきたというようなご意見はありますか。

## 荒牧

川上さんの質問には明確に答えられませんが、結局、当時、北部バイパスにしろ、南部バイパスにしろ、基本は何にあったか、我々が都市計画や道路計画をつくる時にどこからスタートするかというと、現状のマイナスを消すことからしかやらないんです。将来どうなるかということを考えてやることはほとんどないと言っていいです。

例えば、当時あの計画をつくった時は、県庁前の東西の貫通道路は渋滞がひどく、車がほとんど動かないほどだった。その渋滞を解消することが正義であつてそれ以外は何もない。

まちなかなのに貫通道路が東西に 1 本走っているだけ。その 1 本に加え北と南にバイパスを造り、真ん中の渋滞を解消したい、そのたった一つの価値観の中でしか、その正義の中でしかやっていないんですよ。

すなわち何が起こったかということ、車型社会がこれほど急に進み、車が大衆化することが佐賀でも起こるということを考えたことがなかった。それが原因なんです。

そういう点で言うと我々は車処理型の都市しかつくってこなかった。確かにマスタープランとかつくってきましたが、実際の整備はすべて処理なんです。今あるマイナスをなんとか克服したいというのが市民から出る要求なんです。

だから北部バイパスも南部バイパスも西部環状線も造った。東部環状線はまだ 2 車線のところがあり、「いつまでぼさぼさしているんだ、早くやらないか」と怒られる。

すなわちマイナスを処理するのが都市計画、ではないな、なんて言えばいいのかなあ、都市運営に過ぎなかったんですよ。

都市軸をどうやってつくっていくかということをする時、いつも処理型でしかやれないから、さきほど言われたように将来これしてあれしてということが遅れたのは間違いのない事実ですね。

じっくり腰を据えてやるのが佐賀流だから、僕は弁護はいろいろ言えるんだけど、それが正しかったと言うつもりはない。さきほどおっしゃったことを私たちは今もやっているかもしれないですよ。なぜかという、今もちゃんと長期の目標、ビジョンを掲げて都市計画をやっていないはずですよ。今ある問題进行处理しないといけないという状況の中でやっている部分があるからです。

さきほどからビジョンを示せと言われるんだけど、都市計画もあるし、総合計画もあるんだけど、皆さん方はそれをビジョンとは思ってはいないですよね。

それはなんでだろうと考えた時に、計画はあっても人が語っていないから、具体的に人が語らないからビジョンとして感じられないんでしょうね。

## 川上

荒牧先生、環状道路ですけど、さきほどの外尾先生の指摘ですが、まちの形成のビジョンとつなげた場合にルートが大きく広がっていくと、まちが大きく広がりますよね。

佐賀市の20万人の規模から考えた時に、環状道路をもっとこじんまりとした大きさにしていけば、その範囲内にまちが形成されていたということはないんでしょうか。

## 荒牧

今の環状道路の内側。東部環状線から北部バイパス、西部環状線から南部バイパスを皆さん方は市街地とみているんじゃないですか。そういう点でみるとその境目は非常にクリアーになっていると思います。

今、環状道路のところに人も店も移って最後の仕上げがゆめタウンだと思いますけれども、そこに移ってしまった。それをもう一回中心部に戻したい、そのための仕組み、技として考え出されたのが今度の都市三法と言われているやつで、いわゆる市街化と呼ばれているところを元に戻すのを法規制でやったらできるのではないかな。これがうまくいくかどうかかわからないけれども、環状道路で囲まれていることによって佐賀市の形だけはなんとなくわかる。ちょっと外尾先生とは意見が違ふかもしれませんが、都市の図形だけはちゃんとわかるようになったと思います。

## 川上

いずれにしても荒牧先生のお話は、道路をつくる時に交通処理をするのが目的であってまちづくりのビジョンとは必ずしもつながっていなかったということですね。

## 会場B

当時のことや責任を云々するよりも、当時のことを参考にして、今後に活かすということが大切ではないでしょうか。

私は最初の失敗が中央大通りだと思っています。

佐賀市も本来は4車線の道路が必要だとすれば、県庁通りを広げるべきだった。県庁通りの当時の元気のいい商店街に後ろに引いてもらって、そこに道路建設費用を投入していればあそこに4車線のきっちりした中心部の中央大通りができると同時に商店もそれを利用して2階建て、3階建て、4階建ての商店街になすことができたのではなかったのかと思います。



## 会場 C さん（以下、会場 C）

今、壇上の先生方や会場の方も含めましていろいろ議論されていますが、中心が現在に至った結論だけをいっているんですよね。みんな過去のことなんです。こんな過去のマイナス点をいくら述べたって、都市づくり、佐賀の素晴らしい新しい都市づくりなんかできるわけじゃないですよ。反省点として、次のイメージを膨らませるとかにおいては活用できると思うけれども、いくらそういうことを論じて私にはしょうがないと思います。

討論項目にイメージとかありますが、イメージそのもの。

すなわち将来ビジョンとか、⑥の将来を展望する、正直言ってここがまったくないわけです。とにかくイメージ、ビジョンというのが確立されていないんですよ。

まずはビジョンを確立して、そのビジョンを県民、市民共有のものとして持っていただくというビジョンづくりが必要だと思います。

そのためには市民の有識者を集めて、絶対的な権限を与えてまちづくりに取り組んでもらう。いろいろあるバラバラな取り組み等々を統合して一本化してやらないと、こんな議論何回やったっていつの時代でも同じことをこれからもやりますよ。

ぜひ、絶対的な権限を持った、バラバラな組織を統合した、一本化した組織をつくっていただきたい。そして市民代表とか適切な人に一本化したまちづくり組織に入っていて、イメージ、ビジョンをつくって、これをベースに今後 5 年間、10 年間佐賀市としてまちをつくっていくんだというようなものを確立してからまちづくりにあたっていただきたいと思います。

## 川上

会場 C さんのご指摘はとにかく英知を結集してやらないといけない、そんなに悠長な話ではないだろうということだろうと思います。そこで、「どういうまちにするか」そういった魅力のところが壇上の先生方にお話ししていただければと思います。

## 長

私もこういうまちづくりの討論会とかシンポジウムに何回か参加しましたし、主催したこともあります。「ここで話してそれがどうなるの？」と問われているのだと思います。それが実際に佐賀市のまちづくりにどういう手順で反映されるか、シンポジウムでいろんなことを話すんですが、それをどう具体化するかというところがないんです。まちづくりの知識とかやらなければいけないことは、もう皆さんある程度わかっているはずですよ。だけど、いつから、誰が、どうするということがないわけです。

そういう意味で、確か 2 年位前に、佐賀市で中心市街地活性化ビジョンがつくられたと思いますが、あれから先どう動いているのかがよくわかりません。50 人委員会ができて話しがされていると洩れ聞くのですが、そういうことがまちの中で活動しているものに伝わってこない。私達も含めて、いろんな人が夫々の思いで活動している訳ですが、そのエネルギーが上手く結集できていないように思います。佐賀市の中心市街地の基本構想、未来像を描く時に、それをいろんなところに降ろして頂いて、それぞれ活動している人たちが何をどうすべきかがわかるようにしないといけないと思います。まちづくりは、財政も厳しいわけですから、行政だけでやれないことはみんなわかっています。そういう意味でも、まちづくりは NPO

や商店街組合、自治会等、いろんな方が協力してやらないといけないわけですが、そのためにはそういう場にそういう人たちが参加する必要があります。

中心市街地活性化基本構想でいう中心市街地は、佐賀駅から県庁までのあの広い空間です。決してエスプラッツや佐賀玉屋界限だけではありません。中央大通りも県庁通りも白山通りも、私たちが活動している新馬場も中心市街地です。それを活性化しようというのが基本構想の筈です。となると、エリア内の夫々のまちや通りでいろんな活動をしている市民とか商店主のみなさんとかも参加できて、自分たちもこれから何をどうやっていけばいいのかがわかるような構想づくりとか計画づくりをしなければいけないのではないかと思います。

小城の中心市街地のまちづくりにも縁があってかかわっていますが、小城市は2年足らずで構想をつくりあげ、国の認可を受けて今年から動き始めています。何故、佐賀市がそうならないのか、まちの中で活動していて不思議です。どこがどう違うのでしょうか。佐賀市の中心市街地の構想づくり、計画づくりはどこまで進んでいるのでしょうか。それに私たちがここで話すことがどの様に活かされていくのか。さきほどご提案がありましたけれども、私たちがいろいろ言っても、結局、いろんなことをやっても、それが佐賀市のまちづくりとかに反映される仕組みになっていない。長い目で見れば反映される形になるのかもしれませんが、正直言ってそんな悠長なことを言っている時ではありません。

中心市街地でなされているいろいろな活動を繋いで、うまくまちづくりに活かしていくような仕組みを佐賀市の方々に考えていただく必要があると思います。もうあれこれ考える時ではなくて、自分たちがそれぞれの立場からどうアクションを起こすか。自分たちのかかわりがあるまちをどういう風に変えていくか。何をなすべきかを一人一人が考えながら実際に行動に移していく、そういう動きを佐賀市が出される中心市街地の構想にうまく絡ませていかないと私はダメだと思います。

## 木原

過言を承知で申しますと、仮に莫大な予算がおおりて、今から道路をいくら整備したところで、佐賀市の現状は基本的には何ら変わらないでしょう。数年ぐらい栄えるかもしれませんが、長期的に見るとまた同じ状況に戻ってしまうのではないのでしょうか。道路整備を云々とか、中心市街地にどうやって人を集めるかという、いかにも高度成長期の申し子のような「都市計画」、「お上陳情型都市計画」を前提とした議論は、もうすでに賞味期限が切れて久しいものです。私たちの認識そのものを変えていかない限り、なんら実りはない、変えるべきはまちではなく、まず私たちの認識であると考えます。

この点では、今、長先生がお話されていましたが、小城市はすでに新しいまちづくりの認識に目覚めており、そこが佐賀市と根本的に異なっているところではないかと感じます。具体的に一例を挙げたいと思います。私は、小城市でこの前公開講座でお話する機会に恵まれましたが、若い方、とくに若い女性の方々がたくさんご参加下さいました。これに対し、今回の討論では、大学で開催されているにもかかわらず、若い方の姿がほとんど見当たりませんし、女性もほとんどご参加下さっておりません。二つの市の根本的な違いがここに象徴的に見えています。議論のテーマの一つに「将来」と謳われていますけれども、将来を語るのに、将来を語るべき若者が会場に来ていないわけです。将来を担う若者が不在のまま、将来を語ってどうするのでしょうか。この点については、学生に参加を呼びかけなかった

僕自身も強く反省しなければなりません。

これから小城市が伸びてくるのではないかなと思いますのは、若い、しかも若い女性の視点が非常に形になって動いているという感じがするからです。そこには、昔のやり方ではもうダメだという危機意識があり、これまで無視され続けてきた女性や若者の視点に目を向けようという積極的な姿勢が十分に伺われます。しかし、残念ながら、現状の佐賀市にはこれがまったくありません。

若者にとってみれば、中心市街地を考えるとこの概念、あるいは「まちづくり」という発想そのものがまったく魅力に欠ける、旧態依然とした古くさいお題目に響きます。「どうせ、まちのお偉ら方が集ってお上に陳情し、古くさい発想で都市計画を実行し、結果、道路をほじくり返し、押しつけがましい公共施設が一つ増えるだけだろう。私たちの出る幕などないし、そんなまちづくりに参加するのはご免だ」と彼らは考えているようです。この点をまず承知していただきたいと思います。

本当に「まちをつくる」必要があるのか、かりにつくる必要があるのならば、じゃあそのつくる主体は誰なのかを考える必要があります。かりに、まちづくりの主体者がここにお集り下さったような方々だとすれば、必然的にまちづくりの主体も視点も年配の男性ということになります。そして、実際に佐賀市のまちづくりはこのようにしてつくられてきたのではないのでしょうか。しかし将来を担う若い方や女性がまちをつくろうと思った場合、果たして同じデザインになるのでしょうか、私たちは深い自省とともに、考えてみる必要があります。

そこで、若者、とくに若い女性が重視する視点とは何かということになりますが、一口で述べるならば、それはイメージ重視の視点ということになります。これは学生たちに直接尋ねて得られたものですから、おそらく間違いないところでしょう。しかも彼らによりますと、「それこそが佐賀市に根本的に欠けているものである」というのです。むろん、イメージというものには実体がありません。これまでイメージの力が白眼視されたのもそのためでしょう。ですが、現実にはイメージはこの情報化された現代社会においては、実体を作り上げる最大の力となっていることは事実ですし、今後ますますそうなることでしょう。

このような視点から眺め直してみますと、佐賀が過疎化する最大の原因はイメージの悪さ、つまりイメージ創成の失策にあるといえます。道をいくら拡張・整備したところで、イメージが良くならない限り決して若者も女性も集まってはきません。道路を中心街に集めるなどという古くさい発想ではなく、まちのイメージを一つに纏め上げるためには何をなすべきかという発想に立つべきだと考えます。そして、そのイメージ創成を若者、とくに若い女性に委ねるべきだと思います。

若い女性が集まらなかったならば、まちは滅びるほかないことは生物学的に自明の理です。男性が集まるところに女性は集まるとは限りませんが、若い女性が集まるところには必ず若い男性は集まってくるものです。活性化がうまくいっている国、県、市、地域というのは若い女性が活発に動いています。そういうところはほとんど女性にとって良い印象に映ります。若い女性の視点、これがまちづくりの最大の鍵であると私は考えております。

## 川上

いろいろなご意見ありがとうございます。それではここからは、「今後まちづくりをどうするか」、「将来をどうするか」、アイデアのようなものでもいいですし、全体的なものでもいい

ですから、壇上の先生方からご意見を頂きたいと思います。

## 荒牧

話を中心市街地に限って言います。私は前回のまちづくり討論会の時に、まちづくりの負け戦ばかりをやってきた佐賀市のお話をしました。確かに負け戦をしてきたと思います。全体としてどういうまちをつくりたかったかという点、それははっきりいって佐賀市は静かなまちをつくりたかったんです。他とは違う意味で。だから、はっきりいって大分の新産都市のような人がいっぱい集まって賑やかなまちをつくりたかったわけではない。それから熊本や鹿児島や宮崎のように県庁に一極集中するようなまちをつくりたかったわけでもない。そういうものをつくってこなかった。

佐賀県の最大の特徴は分散型の地域ができた。つくったというよりできたといったほうがいいでしょうね。佐賀市に産業集積をしようという気は最初からなかっただろうし、パワフルなまちをつくりたかったわけではなくて、前回のまちづくり討論会でいったように、行政的な、中心的な役割を淡々と担っていく。そういうことをやってきたまちなんです。

その特徴がけしからんとおっしゃるか、それはそれなりに一つのまちを形成していた、或いは落ち着いたまちを形成して良かったと思うかは価値の判断だから、それぞれの判断でいいと思います。

ビジョンがないと言われましたけれども、基本的には水とか緑とかを中心にした、ベースにしたまちをつくっていくということは変わらない。

それから、城内を中心にして、歴史が色濃く残っているまちをつくっていく。

そのためには一回壊してしまったものをもう一回復元しなければならない。例えば埋めてしまった佐賀城の東堀を掘り直す作業は何十年かけてでもじっくり腰を据えてやる。

そして、早稲田大学の創設者・大隈重信侯の大隈重信記念館とか、古い町並みが残る材木町とかをどうやってつないでいくかということを検討する。ベースとしては着実にその作業をやっていけばいい。

ただ、一つだけ、暮らすのにはいいまちなんだけれども、とにかく次の世代にどうやって職を与えるかという課題をどうしても解いておかないと、やっぱり人がどんどん減っていってしまう。



(大隈重信侯生家)

これだけ素敵なまちなのにどんどん人が減っていってしまう。その戦略だけはしっかりもっておかないと、次の世代にとっては、「そうはいうけど俺たちここじゃ暮らせないじゃないか」となる。私が育てた生徒はほとんど外に出て行ってしまっています。そういった点でいうと、若い人たちがここで暮らして生計を立てられるようにしたいという思いはあります。

ただ、佐賀市というところは、文化的にも、歴史的にも、それから空間的にも豊かなまちであるという定義だけは僕は変えていません。

だから、我々や誰かが具体的にきちんとビジョンと方向性を示して、やる人の顔が見える形でやりたいと考えています。まちづくり専任のマネージャーを置きませんかと言ったのはその一つで、その人に演説をして貰って、人との付き合いにずっと出て貰って、そしてその人に、情報と人のネットワークを集約させなければならないということを思ったからそういうことを言ったんです。それぞれの思いを集約していくような、そういう人なり、ないしは制度なりそういうものを早くつくる。そしてそれを吸い上げておろしていくような役割を担わないと不満が溜まっていくんだなあというのは理解できます。

## 長

多分、皆さんが夫々描いておられることも、私たちが描いていることも、佐賀市の将来像は重なる部分が多いと思います。佐賀市は生活するのにいいまち、生活都市とでも言うのでしょうか。福岡の人たちが、「佐賀は文化的なものがあって環境が豊かでいいですね」と、よく言われます。私たちもそうだと思います。福岡市までいくのに今 JR の特急で 40 分位ですよ。高速バスでも 1 時間そこそこ。料金にしても往復 2000 円切ります。福岡の人たちにとって考え様によってはこれほど便利で、生活するのに良いところはないと思われます。私はそういう意味で、佐賀市は、生活者のまち、暮らしやすいまち、そういうのをキーワードにしたら良いと思います。このことに関しては皆さん方もご異存ないのではないのでしょうか。

問題は、それをどういう風に中心市街地の将来像に描き込みながら具体化していくかですが、先述の様に、ビジョンとしては、どうしても、総論的にならざるをえません。その時に、白山はどういう役割を担う、新馬場は、柳町界限はという様に、中心市街地のエリア、エリアでまた希望みたいなものがあります。それぞれのエリアの構想と全体像との調整という問題はありますが、自分たちのまちの役割を意識しながら、そういうものに向かっていろんな取り組みをしていただく、そういうシナリオ、手順が必要です。俗に言う「総合計画」では基本構想が先ずあって、次にタイムスケジュールが入った基本計画が作られるわけですが、中心市街地についても多分そういうことなのだと思います。

この前も伊万里市の総合計画にかかわるなかで、そういう話を皆さん方にしたのですが、市の総合計画は、いうまでもなく市全体を対象とする総合計画ですが、実際は市の職員の人たちがそれぞれの担当課でこれから 10 年間仕事をしていくための指針なんですね。そういう意味で、市の職員の人たちにとっては大事なバイブルですが、私はそれだけではいけないと思います。市の総合計画は、商工会議所や産業界の方々、一般市民の方々にとっての総合計画でもあって、そういう中で自分たちとして何をやるべきかを自覚できる計画でないといけないのではないか。佐賀市の場合も、私が以前かかわらせて頂いた時には、市がやるべきことと、産業界のやるべきこと、市民がやるべきことを、夫々ちゃんと区分した構想づくりをワークショップでしました。ただし、その後、市民がやるべきことを、一体誰がどのようにして具体化していくか手順が見えないまま、総合計画づくりが終わってしまい、その後、どのように具体化されたかについてはわかりませんが、そういうことがありました。

これからのまちづくり、地域づくりというのは、行政だけではできません。また、行政だけであるということ自体が本来間違いで、まちづくり、地域づくりは、そこに住んでいる住民や市民の方々が主体となって、それを行政がどちらかというとバックアップ、支援するのが本来の姿だと思います。その仕組みをどう作って形にしていくか、どういう方向を目指し



ていくとか、そういう全体をまとめていくのは市の役割だと思います。その過程で、このハードの部分は行政がやらないとできない。でも、柳町とか、それぞれの町々のところで、ここは住民主導、市民主導でやっていただく、そういう仕分けをしてやっていく必要があると思います。そうしないと、今後幾つビジョンができて、市の職員がいくら頑張られても、私は佐賀市の中心市街地のエリア全体をいいまちにしていくことはできないと思います。むしろ、市の職員の方は、自らが実践して引っ張る立場ではなくて、住民や市民がいろんなことができるように、後押しする立場に、みんなをその気にさせて自ら動かす立場にまわっていただくように、発想を変えられた方がいいと思います。

## 川上

長先生、総論はその通りだと思うんですよ。先生はいろいろ実績がありますから、具体的な実績に基づいて、ここをこういう風にすればいいというそういうアドバイスがあればお願いします。

## 長

古い建物を残すという話がありましたが、「佐賀ん町屋ば甦らす会」をつくって、今のところ、新馬場の松原神社の参道に限定した活動をしています。佐賀城下ひなまつりや日峯さんの祭りに合わせて賑いづくりのイベントをしながら、参道の古い町並みを残すために空き家を自分たちで修復したり、テナントを入れたり、という取り組みをしています。

そういう中で、実は佐賀市内にある武家屋敷とか、昔の商家だとか、そういうものが壊されるという情報が一杯入ってきます。久閑歯科もこの前壊されました。これらを市が一つ一つ買い取り、保存するというのは、できない話です。それを、そこに住んでいる住民の方とか、市民サイドで残して活用していく取り組みをする。或いは、そういうことができるように行政のほうで様々な支援制度を作っていくのが良いと思います。



(松尾写真館・古いペンキの除去作業、新馬場)

新馬場で4年間活動が続けて、それなりに今、一人歩きしていますが、そうなったのは、県と市のまちづくり助成事業による3カ年の後押しがあった結果です。こういう形で市民が動けるような枠組みとか、制度的なものですね。そういうものをどんどん作っていただいたり、枠を広げていただいて、新馬場だけではなくて、呉服町とか、それぞれのところで自分たちのまちの将来構想を描いて、できることから計画を立てて具体化していく、そういう取り組みが中心市街地のあちこちでなされるようになればいいと思います。

私たちは新馬場通りの将来プラン「松原神社門前町賑わいづくり構想」を3年前につくり、



その後、基本計画を作って、それに基づいていろんな活動をしています、そういうことを他のところでもやって欲しいと思っています。新馬場を中心とする松原や柳街の界限は、佐賀市の中心市街地のルーツ、原点といえるところです。そういう意味で佐賀市の一番古いまちから新しいまちづくりを皆さん方に提示して、他の地区でも同様の取り組みをしていただき、それを行政のほうで制度的に支援していただく、そういう取り組みを前提にし、相互に調整しながら中心市街地全体をどう構想していくか、そういう手順かと思います。

それと全体として中心市街地をどうイメージするかという話があるわけですが、今の状況では商業だけでもう一度まちの中に賑わいを取り戻すのは厳しいと、皆さん思っておられる。これだけ郊外に大型商業施設がある状況下で、どう商店街の方たちが頑張られても限界があります。そうすると、中心市街地にどういう機能を担わせるか、他の先生方の意見も頂きたいと思いますが、私は佐賀の伝統文化を中心にした多様な市民の交流空間が一つの機能かと思っています。中心市街地には先人の歴史的な遺産が一杯あります。そういうものを掘り起こして私達の感性を加えることで佐賀の魅力にし、佐賀のまちに住みたいという人を呼び込めるようなまちづくりをしたらいいと思います。

## 木原

さきほど若い女性の視点が欠けていると申し上げましたが、そもそも「若い女性はどういうまちを望んでいるのか、或いはどういう視点を持っているのか」確認しておくことが必要です。

文化教育学部の中でも私が教えている学生は9割以上が二十歳前後の若い女性たちです。そこで、彼女たちと接するなかで、私なりに得た知見を述べてみたいと思います。

彼女たちがどういうものを望んでいるか。僕はこれが将来の鍵になるだろうと思って、今、鍋島ルネッサンスという教育プログラムを考案中です。その目玉の一つが呉服元町辺りにコミュニティカフェを出店することです。

その際に、肝に銘じておりますのは、私のような「おっちゃん」が出しゃばって、「ここにお店を出して、そこでこれこれの企画をしよう」などという発想を捨て、主体を学生に委ねることです。そこで、まず彼女たちがどのようなカフェを望んでいるかを知りたいと思います。学生に「じゃあ、佐賀大学から散歩がてら店舗を探しにいこうじゃないか」と持ちかけ、大学の近郊を散策して回ることになりました。



(コミュニティカフェ出店候補の建物)

そうすると、意外なことですけれども、彼女たちは古い町並みを非常に好んでいたのです。私のこれまでの認識では、現代っ子である彼女たちはゆめタウン辺りを好んでいるのか

と思っておりましたが、そうではありませんでした。私の認識が「遅れたおっちゃんの発想」だったわけです。

彼女たちは口々に「私たちのまわりがこんなに素晴らしくて、こんなに良い町並みが残っていたなんて知らなかった」と言っておりました。どうして知らなかったのかと尋ねますと、「ゆめタウンにどうしてもいっちゃうから」。「なんで行くの?」、「そこに人が集まっているから、古い町並みにいったら人がいないから寂しい。それでしかたなく行っている。でも、もしあそこに人が集まるようになったら、古い町並みのほうが良いに決まっている」と即答しました。

このことは、例えば現在流行っている映画なんかを考えても合点がいきます。例えば、今、宮崎駿の映画が注目されていますが、彼の映画があれだけ若者に、或いは世界中で人気があるのはなぜかといいますと、特にトトロなんか好例ですけれども、現代が置き去りにしたく何かなつかしい感覚があるからでしょう。とはいえ、それは、我々の日常の、佐賀県一帯のどこにでもある見慣れた風景をイメージ化し、理想化したものにすぎません。ところが、若い子にとって、これが非常に新鮮に映りますし、世界的にみても非常に新鮮に映るのです。ここには、まちづくりに関する一つのヒントがあるように思います。

そもそも、まちづくりといったものをなぜ、何のためにおこなうのかということを顧みる必要があります。その答えが、資本の蓄積であるとすれば、その考え方は直ちに捨て去るべきでしょう。まちづくりとは、本来、住民の心と生活を豊かにするための施策であって、その実現のためにはある程度の資本も必要でしょうが、これが逆になるのは本末転倒と言わざるをえません。

じゃあどうすればいいのかということになりますが、私見では、まずは若者にとって魅力のある、今現にある一つ一つ古い町並みを新しい視点で吟味したうえで、それらを将来のために残していくことから始めるべきだと思います。結局のところ、佐賀は商業都市としてどんどん栄えることを狙っているわけではないし、またいまさらそんなことをやっても無理です。つまり、生活重視という視点に立ったうえで、その生活といったものをさらに文化が薫り立つようなものとし、まちのイメージを構築していくことを目指すこと、これが地味ですけども、最上の施策であると私は考えます。このことは、外の方々が感じる佐賀に対するイメージにも符号するものです。

「佐賀のいいところってなんですか」と尋ねますと、多くの方々は「特にどこが良いとはいえないけれども、なんとなく良いよね、何か癒されるところがあるよね」。ここに、私は佐賀というまちが目指すべき一つのビジョン、展望があるんじゃないかと思うわけです。

## 外尾

言葉は適切ではないかもしれませんが、中心市街地の過疎化の問題はかなり深刻で、データで調べますとだいたいこの 20 年ないし 30 年、その中で 2 割ないし 3 割の宅地が未利用地化、或いは駐車場化しているわけですね。これから 30 年後を考えると今ある宅地のまた 2~3 割が減っていくだろう。そうしますと過疎化という問題に必然的に直面するわけです。

これまで 30 年間につくられた郊外市街地。これもやはり相続の問題とか、その場所の魅力を考えると空き家や空きビルが出てくる。こういう状況がたぶん佐賀市にもおきてくると思います。

一方その間につくった社会資本整備ですが、郊外にも、中心市街地にも、社会資本整備は行政のほうで随分行われましたが、今後どうするのか。それらの社会資本を維持できないというわけではなくて、維持する意味がだいぶ失われていくことになる。それに対してどうするのかという、やり方としては市街地のスマートシュリンクが考えられます。どうやって市街地を短縮して折りたたんでいくかの問題と、そのなかで社会資本整備の有効なあり方を考えていくことが課題になると思います。

アメリカやイギリスで最近注目されているものにアーバンビレッジという考え方があります。これは村のようなまちというものです。アメリカの場合佐賀よりも郊外化が進んでいますから、モータリゼーションがないとまちとして成立できない。そうすると村々が単位になるわけですね。それぞれが一つのまとまりをもった非常にいいまちや村を一つ一つ丁寧につくっていくというような動きが今アメリカとイギリスで現れています。

そこで社会資本を考えていきますと、都市圏域の拡大によってどんなものが増えていくか。少子高齢化でどんなものが増えていくか。これは首長さんがこれから大変頭を悩まされるところだと思うんですね。これらの影響を見てみますと、ここに示すものは一つの例で佐賀市がこうなるというわけではありませんが、結局、高齢化の影響が一番大きくのしかかってくるだろうと思います。人口の減少、それから都市圏域の拡大が続きますが、やはり高齢化に伴う歳出が増えてくるということがわかります。

そうしますと、都市がもっている資産をどうやって活かしていくか、すなわち社会資本を最大限どうやって活かしていくかがこれから大事になっていくだろうと思います。

そのためには市街地としてのストックが重要ですね。中心市街地は要るのか、要らないのかという議論がありますが、佐賀市の場合、中心市街地に関してはこれまでの歴史的なストックがあるわけですから、これを完全に見切るというわけにはいかない。また郊外にそれに代わるいい市街地ができているかという、それもないというのが今の状況ではないかと考えられます。

そこで社会資本の代表格である公共交通についてですが、会場の B さんからご意見がありましたように、佐賀市の場合十分な公共交通がこれまでに十分整備されてこなかった。

そこで前回に引き続き LRT の話をしたいと思います。私は 20 数年前にフィリピンのマニラに行き、マニラの大学で仕事をしましたが、ちょうど LRT を開始した時期だったんですね。質は随分悪いものでしたが、こういう都市でも LRT がつくれる、失礼ながらこういうレベルの都市でも LRT の必要性があることを認識したわけです。

アメリカは我々から見ると、非常に悪いモデルを提示したと思うんですね。特に路面電車を全部潰してしまって、自動車を流行させるという方向性をアメリカはつくってしまったわけです。

しかしながら日本で路面電車を維持しているところはないわけではない。こういうところを見てみますと、ほとんどが中規模の都市です。九州では 5 つぐらいありますが、だいたい中規模の都市です。頑張っている中規模の都市というのは、これから日本の地方都市の中で一つの可能性を持っていることが、この例でもうかがえると思います。

LRT を都市形態の誘導シンボルにするとか、都市マスタープランで謳うとか、或いは中心市街地の中身を考える中でストックとしての中心市街地をいかに活かしていくかという方向性において、LRT の必要性に対する認識を持つことは、多くの都市で共通事項になるのでは

ないかと思います。それから環境都市という考え方は大事ですけども、さらにモビリティ、移動権をひっくるめていくとサステナブル・シティになる。こういう方向性と LRT の必要性が合致しているというのが大事なポイントだと思います。

そこで佐賀市を考えていきますと、前半議論になりました道路本位の都市形態になったということ、結果的には市街地の形がどうも高齢者や子供などの交通弱者にとって不都合な形になってしまったので、これからは高齢者などの活動、移動を保証する都市づくりというものを考える必要がある。

マスタープランでは 20 年後を目標年次に考えますが、一世代で 30 年、建物の寿命もライフサイクルを考えるとだいたい 30 年ぐらい。そういう意味で 30 年というのが一つの区切りと考え、その期間に市街地の形態を誘導するようなシンボル、イメージの役割を LRT に担わせたらどうか。

LRT の路線として、大和の高速のインターチェンジから南部バイパスまでつないでいく南北のルートというのが一つ考えられるということです。佐賀大学には学生が 7000 人ぐらいいる。清和高校、佐賀女子高校まで入れると 1 万人ぐらい。そのうち、だいたい毎日 3 割ぐらいが乗るとすれば 3000 人ぐらいが利用するわけです。往復すると 6000 人。料金によりますけれども、だいたい 5000 人ぐらいが乗ると運営が成立する。この程度の若者の移動によって賄える可能性が出てくると思っています。

ただ、いきなり LRT というのはこれから公共投資を控えていくというところですので、まずは既存のバスを使って、さらには低床型の電気バスのような形での BRT を導入する。将来的には、LRT という形にする、こういう段階的な実施というのが現実的だと思います。

大事なことはシンボルとして LRT のイメージを提案することだと思います。

もう一つは、バス会社、民営会社もありますが、そういう人たちがうまくこの LRT の路線を使って、そこにフィーダーとして結びついていく枝葉のような形でやっていただければ公共交通の仕組みとしては大変望ましい形になると思います。

ブラジルにクリチバという都市があります。あまり財政力もない都市ですけども、ここはバスのシステムで大成功しています。このクリチバのバスシステムは、世界で一番優れたバスシステムだといわれています。ですから優れた計画さえあればバスでもやれないことはないという感じをもっています。

ただ、LRT にしてもバスシステムにしても計画を実現させるには行政の力が必要だと思います。そして民間の交通会社がたくさんありますが、そういうところと総合的に運営する仕組みをつくらないと、バラバラではネットワークになりません。

福祉の問題と観光の問題と環境。こういうものを支えていく都市インフラに LRT が位置づけられればさらにいいと思います。

## 川上

外尾先生から LRT の話がありましたけれども、中規模の都市ではいろいろと検討されているようです。ただ、費用対効果だとかいろんな面でなかなか具体化していないようですが、私は面白いと思っていて、ちょっと長めに話していただきました。

いろいろ先生方からお話を伺いましたけれども、やはりあれもこれもじゃなくて佐賀らしい何かターゲットを絞って、イメージをつくって、まちをつくる。これが大事なのではない

いでしょうか。

木原先生、目指すべき佐賀市のイメージと冒頭でおっしゃったアイルランドの話をしていただけますか。

## 木原

これはあくまでも私見にすぎませんが、目指すべき佐賀のイメージを単的に述べますと、市場（しじょう）＝マーケットではなくて、市場（いちば）＝バザールのイメージですね。

これまでの我が国のまちのあり方は、市場原理（しじょうげんり）によって支えられておりましたが、それが世界同時不況のせいもあって、原理そのものが立ちゆかなくなっております。しかし、考えてみますと、もともと佐賀地域は、その市場原理の中心、その周縁に位置付けられておりますので、市場原理に踊らされる必要などどこにもないのです。むしろ、今こそ市場原理を裏返す古くて新しいもう一つの原理に立つべきではないかと思います。それが市場原理に抗う市場（いちば）原理ということになります。

市場原理（いちばげんり）＝バザール原理は、いかにもアジア的なもので、この原理は、元来、中央集権的に行政が予め計画を立て、各都市を中央の傘下に治めるのに有利なように、すべてを一元化、合理化、集約化させようとする発想には馴染みません。「しじょうげんり＝マーケット」は近代以降の欧米型思考様式であって、アジア的思考様式にはみられなかったものだからです。

しかも皮肉なことに、我が国が欧米型の「都市計画（アーバン・デザイン）」を取り入れようとやっきになっている間に、欧米の方では、すでにこの思考が破綻していることに気づきはじめ、逆にアジア的思考様式の方に少しずつシフトしている感があります。思想家ベンヤミンがいう「パサージュ（路地裏）」の原理が注目されているのもこの流れによります（パサージュ原理を精鋭化した建築家の一人にアルド・ロッシがいますが、彼は門司港のレトロ計画に参加しています）。世界がますます流動化・液状化していくなかで、予め計画を立て、合理的に計画を遂行していくほど、不経済で、非合理的な計画もないからです。それは言ってみれば、流動する砂漠や水面に強固な楼閣を建てようと汗水垂らして計画を練るにも似た行為にも映ります。

「いちばげんり」には予め計画を立てるという概念そのものが存在しません。今現にあるものを最大限に利用して、そこで採算が取れれば少しずつ「いちば」を広げていくという、自然の増殖原理にも似た発想を前提にしています。ちなみに、東京の三鷹にあるスタジオ・ジブリなど、この思考によって建設されており、そのためいまだ建物が増殖を続けております。

このような市場（いちば）的発想の具体例として私が目下注目している二つの場所があります。一つはバリ島のウブド、もう一つはアイルランドのドニゴールですが、二つの地域に共通している点は、祭り＝縁日の原理に支えられた一つの強烈なイメージをもっている点です。

いまさら縁日かと思われるかもしれませんが、そうではありません。といいますのも、若者にとってみれば、縁日は新鮮な感覚＝「レトロ」と受けとめられ、私を含めた年配者にとって、それは日本人のメンタリティーの古層にある原風景、記憶を呼び覚ますノスタルジーと映るからです。

バリ島は、通常の暦とは別に、バリ・ヒンズーに基づく太陰暦による固有な暦がありますが、この暦に従って祭事がおこなわれます。そして、この祭事に参加し、癒しを得ようと、世界から沢山の観光客が集ってきます。

バリ島というと、熱帯の美しい海があり、そのために観光客が集るのは当然だと思われるかもしれませんが、理由はそれだけにとどまりません。現地の人によりますと、「バリの観光客の特徴はリピーターにあり、彼らは近代が失った祭事の時に魅せられて、バリの虜、リピーターになるのだ」そうです。リピーターがバリ島の海岸沿いよりも、バリの祭事と芸術の中心、山岳地域のウブドを好むことから、この見解は正しいといえそうです。その景観は、佐賀の段々畑の景観と非常によく似ています。ただ違う点は、そこに祭事をコアとしたゆるやかな精神的時間が流れているか、否かにあります。しかも留意すべきは、この祭事、芸能の多くが、実は、近代以降、したたかな文化戦略に基づいて掘り起こされ、再創造されたものだという点です。

同じような状況が、ヨーロッパにおいてケルトの古い町並みと文化を残す一つの小さな島国、アイルランドにもみられます。私は、佐賀と重ねて、アイルランドの中でもドニゴール州に注目しております。この州は歴史的にみると、貧しいアイルランドの中でも最も辺境の貧しい農村地域にあたります。ここは、19世紀半ばの「ジャガイモ飢饉」などにより、餓死と移民により人口が激減し、ヨーロッパ人から「忘れ去られた場所」と揶揄されるほどの地域でした。

今では、ドニゴール州にはたくさんの観光客が集り、まちは活気に満ちています。ここでの観光客の特徴は、祖国、故郷をあとにした移民たちを除けば、「音楽の巡礼者」であるといえます。海岸線の景観は唐津の海岸線に非常によく似ていますので、参考にもなります。

では、どうして「忘れ去られた場所」が復興をみたのでしょうか。これこそイメージの喚起力、「象徴資本」というほかありません。ドニゴールは、都市計画など何もやっておりませんし、その点では過疎に喘いでいた頃の町並とさほど変わるところはありません。唯一変わったものは、まちのイメージです。イメージが変わることで、これまで寂れた風景と映っていたものが一変し、＜癒しの場＞として人々の目に映りはじめたのです。つまり、変わったものはまち自体ではなく人が抱く認識とそれがもたらす心象風景だったわけです。

それではこのイメージはどうして生まれたのでしょうか。そこには一人の若い女性の存在が不可欠でした。すなわちミュージシャン・エンヤの存在です。彼女はドニゴールの中でも最もケルトの古い文化を継承する「ゲールタハト」と呼ばれる地域の出身です。彼女はこの地方に伝承されたケルトの伝統音楽やミサで使われる教会音楽を現代風にアレンジして、世界に発信していきました。そのおかげで、ドニゴールは今や「ケルト音楽の聖地」、「音楽の巡礼地」と呼ばれ、世界が注目するにいたっております。ヨーロッパの大都市と比べると、なんとも慎ましい限りの町並ですが、そこには、ミサ、祭事に支えられた土着の文化があり、ゆるやかな精神の時間が流れ、それをエンヤの音楽などによって新たに創造された一つのイメージの力が加わることで、魅力あるまちに変貌したわけです。

ただ、古い町並みを残すだけではなく、それを一つの強烈なイメージによって結びつける力によって再生したまち、それがドニゴールです。その意味で、エンヤは自ら知らずに、優れた文化創成コーディネーターになっていたといえます。目下、佐賀に欠けているものは、個々の象徴資本を一つに繋ぐ、エンヤのような文化コーディネーターの存在です。文化遺産



を掘り起こし、残すだけではまちの再生は果たせません。文化遺産の掘り起こし作業は、いまやどこのまちでも同じようにやっており、横並び一線の状態にあります。そういう次第で、佐賀の若い女性の中からエンヤのような優れた文化コーディネーターが誕生することを期待しております。

## 川上

ありがとうございました。外尾先生、中国の浙江大学からの留学生が佐賀に対する好印象をいろいろとお話しされたということをお聞きしましたが、それをお願いできますか。

## 外尾

留学生は3つほど言っています。

一つ目は市民の人たちの心が本当にいい。市民の人たちの気持ちが非常に温かいという風に言ってますね。

二つ目が、落ち着いて勉強したり、短期間ですけれども落ち着いて生活するうえで、佐賀というまちの規模は最適であるという言い方をしています。「たまに退屈したら福岡に行けばいいしね」という一言がつくんですけども。

三つ目は、城内と城内の周りの水ですね。これを初めて見た時私もびっくりしましたが、学生たちもあれについてはものすごく感じるところがあるみたいです。

ただ、残念ながら佐賀は緑が少ない。たぶん地域的に偏っているんですね。多布施川沿いとか城内とかそういうところに偏ってまして、他は街路樹がほとんどなくて、或いは公園にも緑が少ない。水の話がさっきでましたけれども、緑をもうちよっと豊かにしていくといいのではないかと思います。佐賀は水が豊かなはずですから、もっと木を茂らせると本当にイメージが変わっていくんじゃないかという感じがいたします。

それと文化の問題は大変大事だと思います。留学生たちは歴史的に自分たちの古いまち、中国の歴史と対応させて、佐賀はどれぐらいの歴史をもっているのか、中国につながる古い豊かな文化をいろいろ感じる必要があるというふうにっております。



## 川上

今、イメージから魅力みたいな話になったんですけども、じゃあこれからどうするかというところで簡単に方法論だけ、アイデアがあればお願いします。

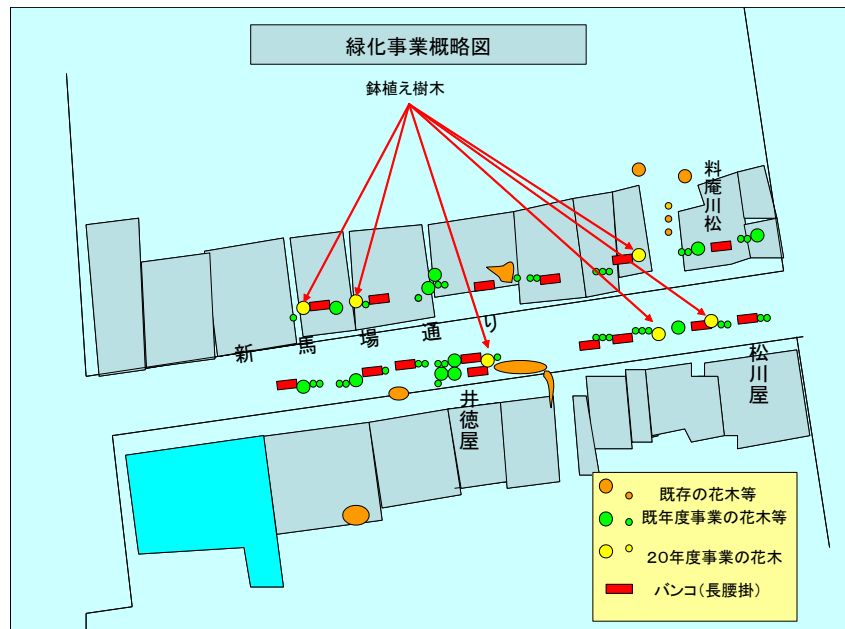
## 長

今、水と緑の話がありましたが、新馬場通り、松原神社参道の両サイドの町屋の並びの裏側を松原川から引かれた水路が二本流れています。ところがその大部分は、特に西側のほうの水路はほとんど蓋がしてあります。建物が上に乗っかったり、道路、橋等になったりしています。北側の水路は半分位表に出ていますが、建物が張り出していたりゴミが被さっていたりしています。

今年3月、「水と緑のワークショップ」を行い、学生にも参加してもらってみんなで見て回って、どうしたらいいか皆で考え、とりあえず、ゴミを取り除く作業をし、夏には水路の周りの草刈り等もしました。市で中心市街地全体としてやっていただかなければならないこともあります。そこに住んでいる人とか住民サイドで、先ず兎に角、ゴミを拾うとか、自分たちができる小奇麗な水辺空間づくりをする、そういうことが第一歩かと思います。

それと緑については、私達の「構想」でも緑を取り上げていますが、商店主の皆さん方は木を植えるのは良いが落ち葉が落ちるので、これがよく嫌われます。緑化については総論賛

成各論反対というところがあります。そこで、何をしたいかという、県の緑の基金の助成を受けて、滑車を付けた大きな木鉢に木を1本ずつ植え、色んな種類の木を20鉢位通りに配置しています。移動ができるので季節や催しに合わせてあちこち移動させています。そういう形で緑化を図りながら皆さん方に、通りに緑があることの良さに気づいて頂いた上で、いずれは新馬場の両サイドを並木にしたいと思っています。



(新馬場・緑化事業概略図)

そういうことで、先ほどから言っていますように、やっぱりそこに住んでいる人たちが、自分たちが住んでいる、商売している周りを、自分たちで小奇麗にする、そういうところが一番大事と思っていますので、そういう動きが出てくるような仕掛けをやって頂きたい。

まずは、やはり行政に云々言う前に、私たち市民ができることを率先してやっていくという姿勢が大事かと思います。

実は佐賀駅から県庁までの間に、西の多布瀬川から東に向けて何本も中心市街地の中を水路が走っており、最終的には十軒堀川とか裏十軒川に集約されて南東の今宿のほうに流れていっています。佐賀市は水路だけ取り上げても、柳川とは違った風情のあるいいまちになると思います。ところが先述の様に水路の上に建物が乗っかったり、蓋がしたりしています。時間はかかると思いますが、これを除去して表に出し、水をうまく溜めて流す仕組みをするだけで、佐賀市は他所から羨ましがられるいいまちになります。それにうまく緑を配置したら申し分ありません。松原川沿いは素晴らしいですが、あれだけお金をかけるのはもう難し

いですから、それぞれの水路をそこに住んでいる住民サイドで小奇麗にしていくようなことをするのがいいかと。まあ、出来ることからやるというのが私の訴えです。

## 荒牧

私は昔新聞に道路を美術館にしようと提案した記憶があつて、それは何も美術品を飾れと言っているつもりはなく、歴史が刻まれているその場所に小さな標識を立てるだけでそのまちは突然素敵に見えるのではということです。

例えば山口亮一さんという画伯の生家が佐賀大学の北側辺りにありますけれども、それがわかるような標識が立っているのと立っていないのではあその場所がもっている雰囲気はガラッと変わる。

それから本庄町に精（しらげ）という地区があります。僕は読みきれませんでしたけれども、精と書いて「しらげ」と読むそうですが、精の由来が一枚の標識にちょっと書いてある。

そういうようなものを立てることによって、その街は突然歴史の深みを持ち始めるということもある。お金がないからできないのではなくて、それぞれの人ができれば一人一つずつ褒めて、そしてそれを形にして、それを道路のすぐ横のところに示してあげる。（山口亮一旧宅、佐賀市精）



これからは機能性を高めることからまちを美しくする方向に舵を切らなければならないと考えていますが、まちを美しくする手法としては歴史と緑、水を使うということが私は一番重要だと思っています。

例えば水辺百選とか、何とか百選というのは言われてみるとそうだよねと思うのがいっぱいある。世界が認めなくてもおれたちが認めているみたいな百選をつくってもいいかなあという感じはしています。できれば、その作業をやることができたらなあと思っています。

## 会場 C

荒牧先生のように、市民は具体的なアイデアとかをそれぞれ多くの場で発表しているんですね。ところが組織がバラバラなもんだから、それがその場で消えちゃっているんです。

市民はそれぞれ考え、行動しているんです。繰り返しになりますが、そういう受け皿的なものがない。

## 会場 D さん

関係者の方が一体となってまちづくりにあたっていくうえでは、意識や知識の共有化と、知識レベルの底上げが必要じゃないかなあと思います。

まちづくりのいろいろな討論会等に行っていますけれども、そういう場でまったく材料なしにゼロから議論したり、断片的な情報だけ与えられて、その中で模索をしたりとか、そういうことが非常に多いような気がいたします。できればまちづくりをするにあたって、どう

いう視点があって、どういう観点からどう考えるべきだとか、或いはまちづくりの実際の課題、問題点、その背景、それから海外・国内の成功事例の紹介、その背景と成功要因とか、成功事例をつくるための視点とか。

それから個別の話として佐賀市のまちづくりの経緯、課題、問題点、逆にいいところ、可能性、ポテンシャル。

そしてできれば佐賀市のまちづくりの提言、ビジョンと具体的な取り組み、こういったものをまとめた資料とか、そういうものをつくって、誰でも見ることができるような形にされると、一定レベルのところからいろんな検討もできるし、意識も非常に高まってくると思います。

ゼロからやるとなると非常に膨大な作業になると思いますので、そういったものを情報提供なり、まとめるなりしていただくといいんじゃないかなあと思います。

## 外尾

荒牧先生がおっしゃったようにコーディネートをやっていく、これが非常に大事だと思うんですね。そういう組織を一つつくるべきだと思います。それが佐賀市とどういう連携を取っていくかというのはわかりませんが、行政とは異なる新たな「公」としてつくられるべきで、そこにはプロというか専従のスタッフを、職として食える人を1年或いは3年ぐらいの短期間を単位におくべきだと思います。

あと佐賀大学の学生たちは実に飢えているわけですね。うちの研究室の学生たちもまちづくりにかかわりたいと思っている。そういう子たちが2、3年間佐賀大学で学びながら、一種の援軍としてまちづくりにかかわることができると思うんです。そのためにも定常的な組織をぜひつくっていただきたいと思います。

また、私の研究室ではまちづくりの支援活動をしたいと思っていますので、さきほど、会場Dさんからご意見がありましたまちづくり関連の情報提供のお話ですが、ホームページあたりで提供できるように検討したいと思います。

## 会場Eさん

歴史の保存イコール佐賀のまちづくりというのがこれから先に残していくべきものだろうと思います。

佐賀なら癒しであるとか、水と緑とか言いますがけれども、外から来た人間にとってはクリークが水であり、緑といっても田舎の田園風景、それしかないですね。

私が一番言いたいのは、ここ佐賀で暮らす子育て中の20代、30代、40代の女性にとっては、とても癒しがある優しいまちとは言えません。環境的にも、教育的にも。

今一番まちの活性化に必要なのは20代、30代、40代の子育てをする女性の生活支援だと思うんですね。そういう場なくしてまちづくりなんかあり得ないし、結局それが流動化につながっていくと思うんですよ。

まちづくりに求めることは、女性の質の向上の支援。それからそういう女性が子供たちにどういうまちを残していきたいか。そこのところはとても見逃せないと思うんですね。

コーディネーターが必要だよなあという動きがあるとするならば、そういう女性を加えていただきたいと心から思います。

まちづくりは都市工学からだけの視点ではなく、その地域で本当に生活している人の視点が大切です。その視点の欠如が少子化につながっている。流動化を防ぐためにもっと広い視野からの意見を求めるような動きをしていただきたいと思います。

## 木原

今、会場 E さんがおっしゃった意見に大賛成です。僕は 13 年前から佐賀大学に勤めておりますが、福岡から通っております。個人的には佐賀市はたいへん気に入っておりますので、何度も佐賀市に住もうと思ったことがあります。でも、どうしてもそれができない一つの問題がありました。子育ての問題です。妻が佐賀市の環境を大いに疑問視したことからそれが発覚しました。

彼女は別に佐賀に悪い印象をもっているわけではなく、むしろ、佐賀自体のイメージは良好なものです。ですけれども、彼女は「佐賀市では子育てはとうてい無理、子を持つ女性にとって、こんな厳しい環境はない」というのです。男性の死角を突く発言に愕然とさせられました。「子供を散歩させようにも街路樹がないので、抱っこして歩かないと一時間で子供が熱射病にやられてしまう。公共施設が整っているわりには公園が少ないし、数少ない公園の樹木はまばら。子供をどこで遊ばせたらよいの。道という道は車優先を誇示するようにアスファルト一色で散歩道がない。せっかくの城下町風情も台無しね。子供の情操教育を考えると、とても暮らせないわ。」というのです。

いくら男性の上から目線で公共施設の充実を図ろうが、基本計画を立ててまちづくりを実行しようが抜本的にこういった問題を改善できない限り、佐賀市に未来はないと痛感した次第です。この厳しい現実を、特に権力を握っておられる男性方は肝に銘じていただきたい。私自身、大いに反省させられている次第です。そういうわけで、先ほどの会場 E さんの意見を全面的に支持いたします。

## 川上

今日のご意見をもとにお話しさせていただきますと、会場からもご指摘がありましたように、まちづくりの取り組みがみんなバラバラなんですよね。情報が一元化されていないんです。

ですから、NPO 法人ユマニテ佐賀が誕生しましたので、ここに情報を集めるというのもいいかもしれません。どこかに情報を集約してまち全体のコーディネートをきちんとしない限りはなかなか難しいだろうと私も強く思っています。

そういうことをやる中で、空間づくり、まちづくりをどうするのかという話になりますが、さきほどから出ています佐賀らしさというのは確かに自然とか、歴史、それは最大限佐賀の特色だろうと思います。

今のまちづくりというのは、中央が指導する都市計画の枠組みから入っていく。一律的な枠組みに沿って物事が進んでいくので、どうしても個性が出てこないんです。

ですから、佐賀らしさを出していくためにはなぜこういう風なまちになったのかという歴史的な形成課程を知って、そこから特色をしっかりと認識して個性化の知恵を出す。

今朝の新聞に医療とまちづくりとの融合の話が掲載されていましたが、経済産業省の施策で縦割りの一つなんですよ。

要するに、地方では予算がついて物事がスタートする。中央からの予算ありきで仕事をしてい



るから絶対うまくいくわけがないですよ。

本当は地方で全体ビジョンしっかりつくったうえで、中央からそういう道具、予算をとってくるといふ形にしないといけないですけども、予算を消化することに精一杯になって、本来、何をやりたかったかということがポツカリ抜けちゃうケースが多いんです。

ですから、早くそういうビジョンをつくって、国の施策をしたたかに利用して、したたかにコーディネートしながらやっていく。

いうなればまちづくりの経営者。この経営感覚が今求められているのではないか。そういうところを強くやっていかなければならないなあと強く思いました。

じゃあ具体的にどうするかというと、まちづくり組織を一本化する提案もあるかもしれませんが、意見を集約して市役所がやるというものもあるかもしれません

それと人づくり。ありふれた話ですけども、そういうことだろうと思います。その中で佐賀大学をうまく使っていただければ非常にありがたい。

大学の総合力で今日のテーマであるまちづくりですとか、地域の問題に貢献できないかというのを考えています。

その際、コーディネート役が大事だと思います。コーディネーターが大学の知恵をまとめて、どう地域に貢献するかをやらないと、個々の先生が委員会に出席して単発的に意見を言う従来型の方式では先に進まないという感じを強く持っています。

今日はいろんなご意見がありましたけれども、これを機会に、今までと違い、意見を言うだけで終わるのではなく、実際に行動に移していきたい。それを最後に申しあげまして終わりたいと思います。

長時間どうもありがとうございました。





**特別寄稿**

## 佐賀市における住まいの選択

佐賀大学特任教授  
荒牧軍治

20 年近く暮らした高伝寺南の佐賀大学宿舎で最長老になってしまったのに堪えきれずに、佐賀郡久保田町（当時）に住居を定めて 14 年が経過しようとしている。美人ママの多い愛敬町をこよなく愛し、子どもの教育に大枚を吸い上げられた後、貯金などと言う洒落たものは持ち合わせが無く、全額を住宅金融公庫からの支援に頼らざるを得なかった私の住宅建設の条件は、とにかく「安い」こと。旧佐賀市で住宅建設が可能な市街化区域の土地価格はいずれも 30 万円程度。60 坪、1,800 万円の土地を買って、坪 50 万円程度の建設費、30 坪の家で 1500 万円、最低でも 3,800 万円など考えられもしなかった。しかも当時の金利は 4.8%、あり得ない身震いのするような借金返済計画書はその場で破り捨てた。勿論、マンション系でもう少し安い選択肢がなくはなかったのだが、近隣トラブルの面倒くささ、再建時の資産価値等を考えて早々と選択肢から外してしまった。一方、久保田町の農地整備後の土地の値段は何と坪 9 万円。90 坪買っても市内より 1,000 万円も安いのですから当然飛び付きました。

佐賀近郊では、佐賀市と諸富町、大和町だけが都市計画を有していて、市街化調整区域では住宅の建築は原則として認められなかった。一方、佐賀市を取り巻く小城市、三日月町、牛津町、久保田町、東与賀町、川副町、千代田町、神埼町などの市町は、いずれも都市計画区域とはなっておらず、農業委員会が農地転用を認めれば住宅地として供給が可能であった。佐賀市街地における住宅地はほぼ坪 30 万円、その周辺は住宅建設禁止、その外側の都市計画が定められていない市町は、坪 10 円弱。自動車の大衆化と土地政策が合致して、絵に描いたようなドーナツ化現象が、佐賀市とその近郊で進行した。商業、飲食、行政、教育、病院等、都市機能を担う全ての建物には広大な駐車場が求められ、地価が 50 万円を超した中心街からバイパス沿い、放射状に伸びた幹線道路の沿線沿いに各機能は拡散していった。

これまで進行してきたこの現象が変化する理由となるかもしれない 2 つの事象が同時に起こっている。一つは、平成の大合併による大佐賀市の誕生であり、都市計画法第 34 条の 11 に基づく市街化調整区域における住宅建築許可に関する佐賀市条例の制定である。南部 3 町の合併が難航した 2 つの理由の一つが南部 3 町の全域を市街化調整区域にするとの提案に対する抵抗であったことは良く知られている。南部 3 町が提案を受け入れて合併に踏み切った理由の一つが、都市計画法 34 条 11 に基づき市街化調整区域であっても住宅建築を可能になる条例を制定するとの提言であったと聞いている。その約束は果たされ、平成 20 年に条例は制定され、一定の許可条件を満たせば市街化調整区域においても住宅建築が可能となった。

平成 21 年度からの運用状況を見ると、市街化区域に近い場所からの要求が高いと聞く。どうやら、当初の予想通り、市街化区域に隣接した集落に隣接して住宅建設が始まったようだ。もしこの傾向が続くと、我が居住地、久保田町の人口増加は止まり、急激な人口減少に転ずることが十分に考えられる。これまで住宅の建設で人口増加を続けていた東与賀町、小城市あたりも急激な人口減少になっていくものと思われる。自転車や公共交通機関が利用可能な市街化区域外縁に住宅の集積が進めば、中心市街地の機能に少しは変化が現れてくるか

もしれない。

表面には見えにくいですが都市制度の改革で都市構造が大きく変化した事例は数多く見られる。佐賀市における今回の条例制定は、その一事例になりそうな気がしてならない。データを集積し、その動きを注目していこうと考えている。

## 松原神社門前町 新馬場通りにおけるまちおこし

佐賀ん町屋ば甦らす会事務局長  
長 安六

平成 17 年正月に、鍋島文化を支える会の打ち合わせをするため、会長の西村シズ子さんの松川屋旅館に鍋島報効会の藤口悦子さんと長の 3 人が集まった折、新馬場通りの中間にある旧井徳屋旅館の持ち主の方が、近々、鍋島報効会との借地契約を解約する意向で、ついでには建物を取り崩して更地にするということになりそうだとすることが話題となった。木造 3 階建の建物は佐賀市内には少なく貴重であり、更地になると松川屋を始めとする新馬場通りの歴史的景観が損なわれるので、なんとかならないものだろうかと、松川屋の女将さんが切り出され、土地の貸し手の立場にある藤口さんもできれば建物は壊したくないですね、といわれる。だったら、界隈の商店主や市民の手で建物を活用することで残せないだろうかということになり、建物の持ち主の岩永喜実子さん、新古賀の川松広栄さん、落合メガネの清水信弘さん等に呼びかけ、町屋を保存活用する市民組織を立ち上げることになった。井徳屋の 2 階に集まって会の名前を皆であれこれ思案した挙句、佐賀市の中心市街地にある古い町屋を修復・保存しながら賑い作りに利活用するという、会の趣旨を端的に表した「佐賀の町屋を甦らせる会」でどうかということになったが、清水さんの提案でもっと親しみやすい名前がいいと「佐賀ん町屋ば甦らす会」に落ち着き、5 月の結成総会まで、とりあえず、準備会として活動を開始することにした。案件の旧井徳屋旅館の建物については、持ち主の方で、建物をつけたまま土地を返却し、報効会から甦らす会が当面無償で建物を借り受けて保存活用を図ることになった。

会長には村岡屋の社長さんの村岡央麻さんをお願いしようということになった。村岡さんとは城内のマンション建設問題の折、福岡の「穴吹工務店」まで建設を中止して頂く様、お願いにご一緒にしたことがあり、また、ゆつつら〜と館で定例会議が開かれている「恵比寿 DE まちづくりネットワーク」の会長をされ、私もその会員である関係で存じ上げていた。有る折、松原神社境内の古い飲み屋街の話が出て、その保存活用について意見が一致したことから、町屋の保存活用についてご理解があられると推察していた。お願いしたところ、本業以外に多くの役職をされ多忙の身にも関わらず、快くお引き受けいただいた。

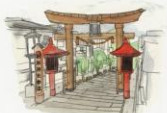
村岡会長と清水、川松両副会長ほか、役員体制や規約など組織づくりの目処がついたところで、佐賀県の炎博基金による助成金事業で「はじめの一步事業」に申請し、10 万円の助成金を戴いて、会の組織化と、井徳屋の保存活用をメインに活動に着手した。会の結成総会に向けた会員集めでは、村岡さんに佐賀商工会議所の女性部会の方や佐賀ソロプチミストの会員等に入会のお誘いをしていただき、お陰で、5 月の結成総会には百名を超える会員を結集することができた。

平成 18 年度からは、佐賀県・佐賀市の「まちづくり活動助成支援制度」の助成をいただいて、新馬場通りに活動の場を広げ、いよいよ本格的な取組みに着手した。

佐賀市では近年、2 月中旬から 3 月末の間、佐賀城下ひなまつりが開催され、松原 2 丁目

の徴古館から4丁目の福田邸、柳町の歴史民族資料館、呉服元町の旧佐賀銀行呉服町支店を繋ぐ一帯が会場になり、観光客で賑うようになってきているが、新馬場通りはその回遊コースに位置しながら、これまで具体的な取組みがなされておらず閑散としており、賑わいに水を注す形になっていた。そこで、まず、ひな祭りの期間に限定して、新馬場通り全体の賑わいづくりを手がけ、取組みの手応えをもとに、徐々に周年の活動へと広げることにした。

このため、会では初年度もメイン事業として、新馬場通りの賑わいづくりの「基本構想」づくりを掲げ、会員を始め、界隈の商店主、佐賀大学の学生等呼びかけて、9月から10月にかけて5回のワークショップを開催して「夢プラン」を作るとともに、その後の月例会で検討を重ねて、19年3月末に「松原神社門前町賑わいづくり構想」として取り纏めた。また、二年目は「構想」を単なる絵に終わらせない為に、年度毎の事業を盛り込んだ「基本計画」を作成した。「構想」は近未来の新馬場界隈のイメージを箇条書きで描き、それを具体化するために、5つの基本方針（新馬場界隈の歴史の発掘、みどりと水辺空間の再生、松原神社参道の整備、歴史的街並みの保全、賑わいづくり）を掲げ、それぞれに具体的な取り組み内容を掲げている。



### 近未来の新馬場界隈のイメージ

- 東参道入り口、松川屋前に「松原神社参道」と書かれた木の門柱が立っています。
- そのすぐ、西側の参道入り口の両脇に朱塗りの灯籠、その先には木の鳥居、石畳の参道をはさんで往時の脇参道が復活しています。
- 石畳と脇参道の境、両脇は低木の並木となっており、コンテナ等により、花と緑にあふれています。
- 駐車場の通路を抜けて建物の裏にでると、小川に清流が流れタナゴやメダカが泳いでいます。川岸には水生植物、アジサイ等が植えられ、季節には蛍も飛び交っています。
- 晴れた日には脇参道にバンコがおかれ、市民が思い思いにくつろいでいます。
- 両脇の建物は往時の風情を取り戻し、落ち着いた佇まいをかもし出しています。
- 午前10時ともなると、あちこちから市民が街中を走るレトロバスや自転車等を利用して集り、アミューズメント機能を備えた両脇の建物に入っていきます。
- 松川屋、井徳屋、長門屋などの座敷では、カラオケ教室や、手芸教室、佐賀の民謡教室など、市民による手づくりの教室が開催されています。
- 毎週、日曜日は脇参道や駐車場を利用したフリーマーケットが開かれ、市民が不用になった雑貨を思い思いに持込み販売しています。
- 松尾写真館はレトロな写真館として健在、写真撮影の同好が集いの場として、レトロな佐賀の写真展等の会場として市民に利用されています。

「松原神社門前町賑わいづくり構想」 3



歴史の発掘では、平成 18 年度に長ゼミの卒論のテーマに取り上げ、「松原神社」と「米穀取引所について」「銀行の歴史（佐賀）」「松原神社界隈の旅館と料亭の歴史」「明治以降の松原町界隈の娯楽施設等について」の 5 つのテーマについてパワーポイントに纏め、井徳屋にて報告会を行った。報告の内容もさることながら作業の過程でゼミ生が集めた資料をデジタル化できたことが大きな成果となった。また、18 年度の賑わいづくりワークショップの第一回「古老に聞く一昔の松原界隈」での松川屋の女将さんの話が契機になり、梅の屋の女将さんを始め松原町の古老の方から話しを聞く会を設け、会話をそのまま資料とともに掘り起した、小冊子『語り書き帖 佐賀ん街（其ノ壱）』（平成 21 年 3 月刊）は読みやすくて親しみがもてるとして好評を得ており、この「語り書き帖」については、他の住民組織等による発行も含めて、続編が計画されている。

みどりと水辺空間の再生の取り組みとしては、佐賀県森林整備課の街なか緑化の助成事業のモデル地区に 18 年度に取り上げていただき、ワークショップを行い、「新馬場の緑化プラン」を作成するとともに、以後、平成 20 年度まで毎年県の緑の基金の助成を戴いて鉢植え花木（21 本）とプランター花（20 鉢）を設置するとともに、会や各商店でも独自に店先の植栽やプランター設置により緑化の取組みが図られている。とりわけ、鉢植え花木については本会の独創によるもので、日当たりや催し等で自由に場所を移動できるように鉢の下に滑車を取り付けられている。他方の、水辺空間の整備については、新馬場の両サイドの町屋の裏側を松原川の支流が流れており、昔は棚路があり生活用水として利用されていたが、現在では覆いや建物が張り出し、ゴミが散乱するなど課題が多い。平成 20 年度に「水辺空間づくりワークショップ」を開催し、課題の洗い出しを行うとともに、ゴミの除去などできる取組みから着手している。

参道としての整備については、将来的には木の鳥居や脇参道、灯籠の復元、参道の石畳化を目指しているが、当面の取組みとして、標柱と案内版づくりを行うことになった。平成 19 年 8 月に富士町杉山の岡本清次会員のご好意により、切り出しの杉の大木を用材として寄贈いただいた。岡本会員は甞らす会が発足間もない頃に、井徳屋の保存問題に取り組んでいるのを新聞報道で知られ、子供の時分に父親から良く井徳屋旅館を利用していた話しを聞かされており、保存活動に協力したいと入会いただいた。その後、ゆつつら～と館の方の活動のなかでスタッフと杉山の岡本さんの山を見せていただく機会があり、50 年は優に超えていると思われる杉の美林に大きな倒木があったのを記憶していたので、その木を表柱用に戴けないか、相談したところ、二つ返事でいいですよということだった。山口新建木材センター経営の山口誠二会員に運搬をお願いして木を戴きに出かけたところ、岡本さんが案内された山は別の山で、それも新たに切り出された大型トラック一台分の杉の用材だった。ビックリした私に、「いやあ～、神社の標柱に奉納するのに倒木はできませんよ。」と笑って応じられた。現在、松川屋前に建てられている直径約 50 c m、高さ 2m 弱の標柱は、その数倍の太さの大木の芯の部分で、山口会員の工場で乾燥後、削り出されたも



標柱用の原木の搬出 (H.19.8.30)

左から、山口さん、岡本さん、長

ので、彫り込まれた「松原神社参道」という題字は、書家の米倉喜峰先生の直筆によるものである。ともあれ、平成 21 年 2 月 20 日までには標柱の建立と案内版の設置を終え、岡本さんや山口さん、米倉先生ほかの関係者や、秀島佐賀市長にも参加戴き、除幕式を執り行うことができた。

歴史的街並みの保全の取組みについては、木造建築を中心とする現存の街並みを保全するとともに張り出し部分の撤去や歴史的概観の復旧などを可能な限りで図ることをめざしている。ゆつつら〜と館を会合で時々利用されていた市民組織で「よかもんを残す会」という組織があり、妙に私の心の片隅に残っていたが、甦らす会を組織するに際し、会の世話をされていた山口誠二（山口新建木材センター社長）さんに電話でお誘いをしたところ、仲間の佐藤清春（春建設社長）さんと一緒に入会していただき、このお 2 人が町屋の修復やバンコ、テーブル等の製作で強力な戦力になった。県の助成金では建物の修復自体は助成の対象にならないため、制度の枠のなかで材料を調達するとともに、古壁やペンキの除去など、市民の手でやれる部分は全てボランティアで行い、どうしても本職にお願いしないといけない部分だけをお 2 人のネットワークで作業して頂いた。肝心の手間賃については、会費や活動収益、一般からの寄付金を財源とした為、いつも後払いで、多大な負担をお 2 人におかけすることになった。おかげで、旧井徳屋の壁面の化粧直しと屋根の一部修復、1 階西側の部屋の改装、松尾写真館の外壁塗装、旧ゲームセンターの張り出し部分の撤去と外壁改修と、三つの町屋のファザード整備を曲がりなりにも行うことができた。



旧ゲームセンター壁面改修ワークショップ (H.20.11.8)

最後の賑わいづくりについては、食、遊び、文化をキーワードにひなまつりや日峯さんでの賑わいの創出を手がかりに周年化を図ることを目指している。

佐賀城下ひな祭りの取組みでは、18 年度は折畳み式のバンコ 20 台を作り、緋毛氈を敷いて新馬場通りの両サイドにズラリと並べるとともに、バンコを使って井徳屋の前に「お休み処」を開設し、善哉でひな祭り客をもてなした。2 年目は、バンコに合わせてテーブル 20 台（10 セット）と、展示台 10 組を製作し、前年度のバンコと合わせることで 10 組のテーブルコーナーが開設できるようになった。バンコやテーブル、展示台は何れも、山口会員への特注により考案されたもので、小型・軽量で女性でも運べ、折畳んで収納できる様に工夫してある。「お休み処」も井徳屋



料庵「川松」前の「お休み処」(H20.2.18)



の善哉だけでなく、松川屋、料庵「川松」、「かちがらす」「一休軒」など周辺の飲食店を含めて通り全体に広げることとし、「新馬場通りお休み処」として横断幕や幟旗、チラシ等を製作し、通りに色を添えることができた。また、賑わいづくりの一環として「陶芸店」や「絵付け体験コーナー」、「手づくり手芸店」、フリーマーケット等を開催した。なお、フリーマーケットについては、ひな祭りの期間中だけでなく、将来は月一の定期化を目指しており、ひな祭り以外にも、春秋の日峯さんの祭りに合わせた取組みも行っている。これらの企画や出店者の掘り起しについては、商店街の組合活動でネットワークを持っておられる清水さんが当初、一手に引き受けられたが、19年からは佐賀大学の同窓の縁で若林興三さんが県内の福祉施設や健康・安全食品生産者等とのネットワークを構築されたことで、「フリーマーケット＋産直市」というスタイルへと展開をみせている。

更に昨年からは、川松範子・祐子会員姉妹の提案による、若手演奏者によるフルートとピアノの協演や、向かいの石川商会の石川直美さんの協力によるゴスペル、ゆつつら〜と館の街角倶楽部の音楽サークル「すみれ」の合唱など、音楽とフリーマーケット・産直市とのコラボも行われるようになってきている。

バンコとテーブルの10組のセットは、滑車付きの移動可能な鉢植え花木と組み合わせることにより新たな事業「屋台村」を生み出した。井徳屋前の脇参道部分にテーブルセットを並べ、通りとの間を鉢植え花木で仕切り、スポットライトを当てることによって、中々雰囲気のあるビアガーデン風の空間を簡単に作ることができた。会では当面、暑気払いや月見の会、イベントの打ち上げ等、会の主催で会費制の「屋台村」を開設し、将来的にはフリーマーケット＋産直市等に合わせて定期化を考えている。



屋台村「月見の会」(H.20.9.16)

今一つ、賑わいづくりの取組みの特異な存在として、鍋島家ゆかりの鼓型正月注連縄飾りづくりがある。平成17年の正月にみた松川屋の正月の注連縄飾りは、中央の鼓から三つ編みの両袖が出て、それに下がりがついた、一風変わったものだった。女将さんに由来をお尋ねしたところ、鍋島家にゆかりのある飾りとのことであった。同席されていた藤口さんのお話では、鍋島家の正月飾りは鼓の部分だけとのこと、作り主を聞いたら、金立にお住まいの坂本幾造さんということだった。女将さんから電話番号をお聞きし、早速、連絡をとってご自宅を訪ね、お話を聞いたところ、鼓が鍋島家の正月飾りであることを知って創作されたわけではなく、偶然だったことが分かった。できることなら、この正月飾りを鍋島家ゆかりの正月注連縄飾りとして佐賀城下に広めたいので支援させてもらえないかお願いしたところ、市内に何軒かは毎年納めさせて頂いているが、高齢で、それ以上はできないとのことだった。それなら、市民の手で広めたいので、作り方を教えて戴けないかお願いしたところ、ご快諾を戴いた。秋口になって、ゆつつら〜と館において戴き、甕らす会と鍋島文化を支える会の会員の方々にお誘いしたところ、6〜7人集まっていただくことができ、一通りの作り方を教わった。坂本さんの正月飾りは横が1m近い大きなもので間口の大きい旅館や店の玄関などに下げるにはいいが、一般の民家やアパート等の玄関に飾るには大きすぎることから、私の

方で、50cmの小サイズと75cmの中サイズの二つを試作し、小を家庭向けに、中を商店向けに製作することになった。後で分かったことだが、村岡会長のお店も同じ坂本さんの鼓型の注連縄飾りを飾っておられた。最初の年は、それぞれが製作したものを持ち帰り飾ることで終わったが、2年目から甞らす会と鍋島文化が協力して販売用に作って広めることになり、佐賀大学の私のゼミ生にも応援を頼みながら、年末は製作に追われることになった。まずは新馬場界限からということで、新馬場通りの全店と深川製磁さん始め松原神社前の商店にも買っていただき、新春の店先に飾っていただいた。また、3年目からは佐賀市内外にもエリアを広げることにし、作る人を増やす必要があることから、手づくりのワークショップを開催、4年目は市内の公民館に呼びかけて、講習会を開催するなど、取組みの輪をすこしずつ広げてきた。主材料の稲藁については、最近ではどこの稲作農家もコンバインで収穫・脱穀し、藁は刻んで燃やすところが多いため、当初は良質の藁の確保に困ったが、近年では、取組みに理解を戴いて、わざわざ手狩りで藁を残していただき、乾燥までしていただく方が増えてきて、ありがたいことだと思っている。



20年11月16日 指導者養成ワークショップ

会独自の取組みではないが、賑わいづくりに関連して、大きな成果がある。それは、会員が個人の資格で新馬場の空き店舗を利活用する取組みをされ、それが新たな出展者を誘発してきていることである。川松会員が新古賀の東隣の空き店舗を2店舗に「ギャラリー新古賀」と「料庵川松」を、若林会員が有機農産物や安全食品専門の「こだわりの店・井徳屋」を、それぞれ開設されるとともに、21年2月に井徳屋西隣の旧ゲームセンター跡に生鮮食料品の店「太陽の恵み」がオープン、後者は昨年暮れに閉店となったものの、2月に新たに石川大和新会員による「コミュニティカフェ（仮称）」がオープン、長年空き家だった「旧長戸屋旅館」にも「国際下宿屋」が新たに入ることになり、4月のオープンに向けて改修作業が進んでいる。



(こだわりの店・井徳屋)

以上、佐賀ん町屋ば甞らす会の活動の一端を紹介してきたが、この5年間を振り返ってみて、この間、新馬場通りにある井徳屋という一つの建物の保存活用に端を発した会の結成から、新馬場通り全体の佐賀城下ひなまつり期間限定の賑わいづくり、さらには周年的な賑わいづくりへと、少しずつではあるが、着実に活動の輪を広げることができたのは、一つには、佐賀県と佐賀市による活動への助成によるところが大きい。それは財政的な面だけに限らな

い。毎年、事業計画と予算をきちんと立て、事業を着実に遂行するとともに記録をとっていくこと、どの組織にも求められる当然のことが、報告書の提出を求められることで手抜きが出来ず、この4年間、遂行するなかで、そのような習慣が身についてきた。これは甞らす会が自らに課したこと、新馬場の将来像を描き、それを実現するための事業の柱を立て、年度計画をそれに合わせて立てていくことともマッチして会の大きな力になったと思う。よく言われることだが、どんな組織も構成員が常に組織のコンセプトや目標などを常に自覚しておかないと、組織の継続が難しい。

今一つの推進力は、会員一人ひとりの力の結集である。甞らす会は法人化こそしていないが、非営利の市民組織である。NPO 法人と同様、助成金や会費、寄付、事業収入などの財源をもとに、賑わいづくりの事業に取り組んでおり、収益の配分等を行っていない。収益どころが、手間賃に対しても会員については払っていない。無償で労力を提供していただいている。無償提供は労力だけに留まらない。岡本会員提供の杉の用材に象徴されるように、物や道具、お金までもが、新馬場の賑わいづくりのために、無償で提供されることがこの間、多々あった。すべては、風情ある佐賀の町屋を活用することで残すためにである。

いま、私は他方で、ゆつつら〜と館の街角大学でリタイア世代を対象に、老後を充実して生きる為の場づくりに取り組んでいるが、今年も定員の百人を大幅に超える応募者があった。街中でせめて週一、目的をもって充実した時間がすごせる場を求めている人が増えてきている。彼らが求めているのは金ではなくて、充実した時間であり、共に集える仲間である。甞らすべきは、街屋ではなくて、定年で目標を失くした現代人そのものなのかも知れない。営利の対象として利用されなくなった街屋を非営利的な、コミュニティ空間として甞らせる明確な目標を掲げて、彼らを仲間にしていくこと、それが賑わいづくりの正攻法であると思う。

## 骨格的ビジョンとしての LRT 構想の意義とは？

佐賀大学理工学部教授

外尾 一則

### はじめに

佐賀市のまちづくりは女性主導型、あるいは女性の感性を活かしたものが多い。ひなまつり、高遊外壳茶翁頭彰会、長崎街道シュガーロード（活気会）、えびすめ会などがその代表である。封建型の社会構造が根強く残る地域というイメージが強いが、まちづくりに関しては男性型というよりも女性主導型であることは意外である。しかし、このような女性型のきめの細かな活動が佐賀という都市を本質的に動かすところにまで勢力が高まっているわけではないところに、今のまちづくり活動の限界を感じざるを得ない。

一方、男性型のまちづくりはどうかと言えば、骨格的なビジョンづくりにつながるものは自治体である佐賀市をはじめほとんど聞こえてこない。都市づくりは女性型のまちづくりと男性型の骨格的なまちづくりが有機的に連携し、車の両輪として力強く動いてこそ機能すると考えるが、その観点から骨格的なビジョンが現れない現在の状況を憂うものである。この稿は、その立場から述べてみたい。

過去2回行なわれたまちづくりシンポジウムで、「LRT 導入」の必要性を述べたのは上記のことを背景としている。そこで、本稿ではその意図について説明する。

### 都市形態の変化と LRT

佐賀市の都市形態は、成長期の 50 年間（1960 年～2010 年）に特徴的な次のような変貌を見せたと思われる。

- ・ 比較的密度の高いコンパクトな市街地形態から低密度に拡散した形態へ変貌し、自動車交通に依存する都市構造が定着した。
- ・ 大規模な開発は市街化区域（線引き）の中に収められてきたが、中小規模の住宅開発や産業系の開発、及び大規模商業開発は市街化区域外や都市計画区域外に広く展開し、その結果佐賀市の郊外（小城市、神崎市に及ぶ範囲）は日本の地方都市を代表する典型的な郊外スプロール都市圏となった（国土交通省は郊外商業開発と中心市街地衰退問題のもっとも典型的な都市のひとつとして佐賀市を上げている）。
- ・ 市街化区域の範囲に形成された市街地は環状バイパス道路建設の誘導効果として、沿道には大規模敷地の自動車対応型の施設が集積し、地方都市特有のバイパス景観を造り出し、その内側の市街地は典型的なアンコ型（低密度）の市街地となり、自動車社会が進展する中で伝統的に持っていたかつての街の活力を急速に衰微する結果となった。
- ・ 平地都市であるので、自転車の利用率が高いが、その条件を活かしたサイクル都市づくりの施策も、上記のような都市の変貌の前には有効に働かないのが実態である。

このような都市形態の変貌に伴う問題を共通の認識とするために、今回 LRT の導入を、市街地の形態と都市構造の骨格的なビジョンの柱とすべく提案した。しかしこれは決して新しい計画内容ではなく、10 年ほど前に佐賀県の行政部局の一部において既に検討されたものである。また、公共事業を抑制することが国や自治体において求められる今日の状況から見れ



ば、時機を得ない時代の流れに逆行したものと映るかも知れない。そこで、遅きに失したと思われる内容の計画が今何故必要であるのか、その意義について考えてみる。

## 欧米における LRT 導入の 4 つのステージ

欧米では自動車時代が顕著となった 1960 年代以降多数の都市に LRT が導入されてきたが、その経緯を見ると 4 つのステージに分かれる。

- ・ まず自動車の混雑から中心部を開放することを目的に LRT が登場した。中心部の衰退を予防し、自動車時代の到来に対抗するために、公共交通を軸とする都市構造を形成することを目指したのが、第一ステージである。
- ・ ヨーロッパの都市は中世都市を発祥とする都市が多く、城郭に囲まれた範囲に活動が集積し、歩行者に開放された広場的な空間のイメージとして、都市の中心像が市民に歴史的に共有されてきたと思われる。歴史的な資源と空間を持つ中心部の魅力は都市の魅力そのものを示すものであり、自動車から歩行者を主役にした空間への回帰を目指し、舞台を歩行者に取り返すことが第二ステージである。
- ・ 持続可能な都市開発の姿を交通と都市形態の両面から形成するために、都市開発の方向性を象徴的に示すことを目指し、持続都市の骨格的なビジョン（グランドデザイン）づくりを背景とする LRT 計画の登場が、第三ステージである。アメリカのニューアーバニズムと TOD（公共交通指向都市開発）がこれに該当する。都市像に対する市民の共通イメージが低い中で、そのビジョンを示すことにより、求める都市の姿を市民ひとりひとりに考えさせるための運動を繰り広げている。
- ・ 第四のステージがフランスの交通権の登場を背景としたものである。「全ての市民には交通権が存在する」という考え方は、自動車のみに依存した社会における交通弱者に公共福祉の観点から権利を与え、モビリティ（移動能力）を都市の社会基盤として回復することを目指している。交通過疎、モビリティ格差を現代の新たな都市問題として捉え、都市政策の対象としていることが新しい。

第三のステージの内容は都市形態の変貌した地方都市において将来の都市の姿を考える上で参考になる視点である。また、第四のステージの内容は変貌した都市形態の中で車という交通手段を持たず自由な移動能力を失った交通弱者の切捨てに対して無策な現状を考える上で重要な視点になる。

## LRT の導入は市街地崩壊、まちなか消失の抑止策になるか

これまでの 50 年間に低密度な市街地と広範囲に及ぶ郊外スプロールを形成した地方都市は、次の 50 年間に急激な人口の減少と経験したことのない高齢化社会に突入すると推定される。そのことから、集積した市街地という形態が消失し、まちなかという存在を失うことになるかも知れない。人工的空間がその利用用途を失い、自然の土地利用に戻ることも叶わず、未利用状態の土地の塊の散在が広範囲に広がり、最早市街地と呼ぶにはふさわしくない荒廃した都市の姿が出現することさえ予想しなくてはならないだろう。

LRT の導入は、そのような都市形態の変貌に対置する都市ビジョンとして、公共交通を軸とする線状の都市形態へ都市開発を誘導し、駅を核に生活機能が集積し高密度な活動が展開される都市へ再編することを狙いとする。そこでは人口の 4 割を超える高齢者や自動車を保

有しない市民もモビリティのハンディを意識する必要がなく、豊穰の都市生活を享受することができるだろう。

## 公共交通・LRT 計画論の問題の構造

しかしながら、自動車時代の到来に合わせて、わが国の地方都市の都市計画では道路の建設・整備に邁進してきたが、その道路空間を利用する公共交通と自動車交通の道路空間の配分利用については、本格的な計画論が展開されてこなかった。自動車の普及が公共交通の運営とその存在を脅かすことは自明であったにも関わらず、その共存を目指す計画論や都市政策論が定着しなかったのは何故だろうか。

地方都市の中で LRT の導入を本格的に検討してきた数少ない都市である宇都宮市を例に、LRT 計画論の問題の構造を探ってみよう。宇都宮市では平成 15 年に LRT の導入が正式に提案されて以来現在まで約 7 年間検討を継続して行なっている。東京大学の加藤氏の論文を参考に、問題の構造を以下のように整理してみた。(注 1)

- ・ LRT に対する市民の歪んだイメージの問題： LRT 導入が市長選及び知事選の対立軸となるなど政治問題化したため、一部のマスコミ報道を含めて市民が LRT に対して歪んだ印象を抱いている。LRT が政争に利用されたことが利用の主体であるはずの肝心の市民から LRT が見放されることになり、正当な評価を検討する機会さえも奪うことになるという例証である。
- ・ 行政の総合的な政策ビジョンの欠如： 政策マネジメントプロセスにおいてビジョンの正当性が決定的に重要である。LRT の導入は単に公共交通手段や交通政策にとどまるものではないことは欧米の 4 つのステージが証明しているところである。市や県は LRT 導入とそれに伴うまちづくり政策をパッケージとして明確に位置づけ、行政の中心的な都市政策ビジョンとして語るべきであるが、それがなされてきていない。このことは都市計画行政における地方自治の未成熟さに関連する本質的問題であると考えられる。
- ・ 対立者間の論点の食い違いによる合意形成の難航： LRT 導入推進者と反対者との間では関心のある論点に大きな違いがあり、そのことが両者の合意形成を困難にしている。導入推進者は、「交通利便性」「地球環境問題」「地域経済」「採算性」などの幅広い論点に関心があるが、反対者は主に LRT 事業の「採算性」のみに関心がとどまっている。反対者の論点の幅を広げる再フレーミングを施すことが合意形成を切り開く課題である。
- ・ 交通事業者の参加の遅れ： 現行バス・鉄道事業者等の LRT への経営参画や LRT 導入の負担に関して、利害を明確にした上で議論を進めることになれば、交通事業の総合的運営者の立場から LRT 導入の機運と議論を高めることになるだろう。上記のような問題を抱える LRT 議論の停滞に対して交通事業者の立場からの動きは、現状の行き詰まりを打破するきっかけになることが期待される。しかしこれまで、交通事業者側には積極的な議論を展開する動きがなく、LRT 問題を静観する姿勢を貫いており、交通事業者としての社会的役割を発揮する使命が見られない。

以上の宇都宮市の事例から示唆されることは、①LRT の提案が一部利害関係者の政争の具に墮すことなく、市民生活にとって本質的に必要なものであることを様々な利害関係者が時間をかけて検討し、市民に正確に示すことが基本的に重要であること、②そのためには都市政策の推進者である行政がリーダーシップを持って LRT の導入を軸とする都市づくり政策

パッケージのビジョンを提示し、LRT 導入の意義と可能性を市民を始め利害関係者に客観性をもって訴えること、及び③交通関係事業者が持続可能な公共交通事業として LRT を核とする交通体系と交通事業の仕組みを具体的に検討し、成立の可能性を専門的に追求し提言することである。

注 1:

加藤浩徳、城山英明、深山剛：地方中核都市への LRT 導入をめぐる都市交通問題の構造化—宇都宮市を事例とした調査分析—，社会技術研究論文集，Vol.6，pp.147-158，2009

## 佐賀大学生による LRT 構想の提案

佐賀市の場合も道路整備は一定の水準に達しており、これからは道路空間の有効な活用のあり方を考える時期に来ている。歩行者や自転車のための道路空間の再配分とともに、公共交通の運営が道路空間を活かす都市の社会資本として本格的に検討されるべきであると考え

る。そこで、佐賀大学都市工学科の 3 年生を対象とした演習授業において、「佐賀市における LRT 構想」を課題テーマのひとつとして提示したところ 10 チーム中の 3 チーム（約 5 名のチーム編成）がこの課題を選択し、取り組んだ。3 分の 1 弱が取り組んだことになり、LRT に対する若者の関心が決して低いものではないことをうかがわせる。

チーム A は LRT 路線の選定、利用者の需要予測、時間帯別の運行計画、事業費と収入の検討、LRT 導入の可能性と成立条件の検討を行なった（図 1-1）。



図1-1

チーム B は、LRT が導入されることを契機として佐賀の魅力を高める都市づくりを展開することを目的に、JR 佐賀駅を LRT が貫通する特異な駅形態へ改造し、駅周辺における滞留

空間の整備構想を立案した（図 2-1）。さらに南北のターミナル駅周辺における新たな集客交流拠点と癒しの空間を形成する構想の提案を行ない、ターミナル駅など 3 箇所に自動車からの乗り継ぎを可能とするパーク＆ライドの駐車場を計画に盛り込んだ。

图2-1

## 佐賀駅の整備計画

### 直通方式

- ・ メリット：インパクト  
（3階建て）  
乗り換えがない
- ・ デメリット：コストが高い

ピストン方式

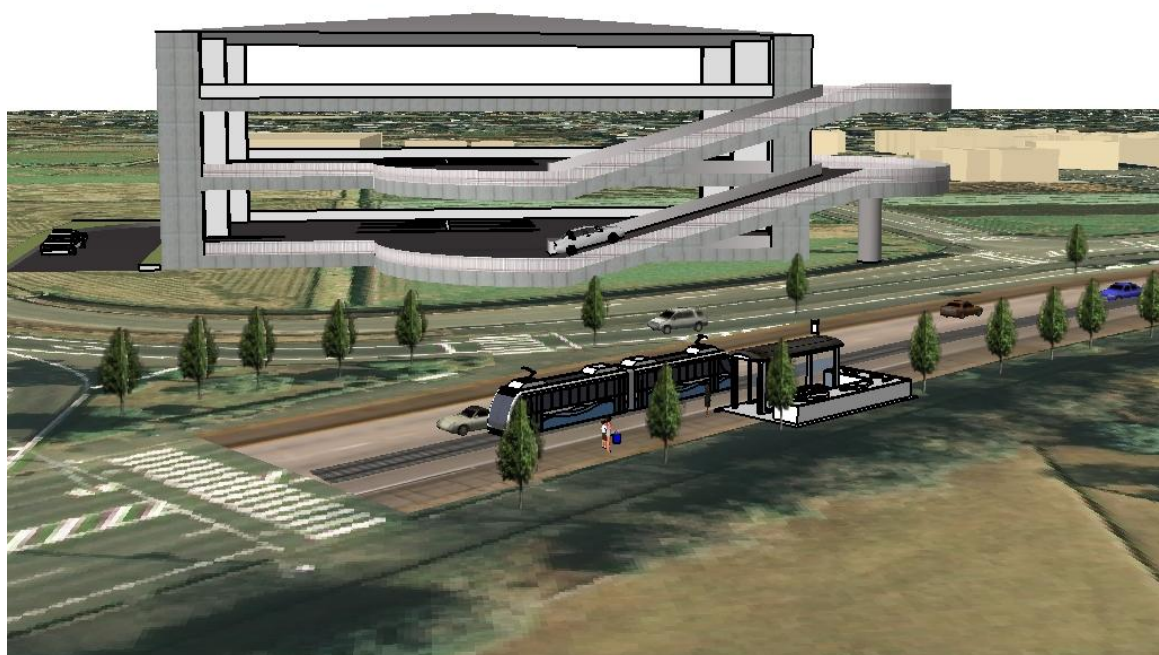
- ・ メリット：コストが安い
- ・ デメリット：乗り換えがある  
混雑する

→ 直通方式

直通方式を採用すると駅構内の構造として

- 1 階：L R T  
2 階：改札  
3 階：ホムム

といった構造になる。



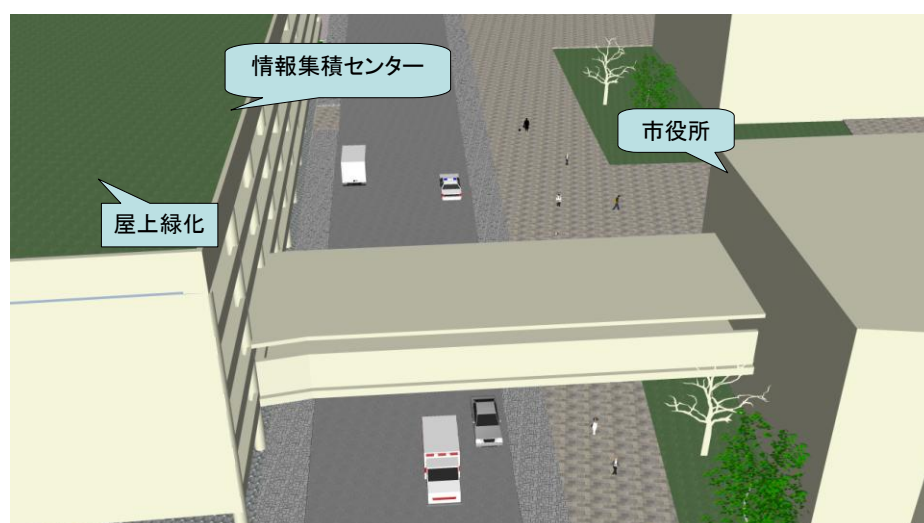
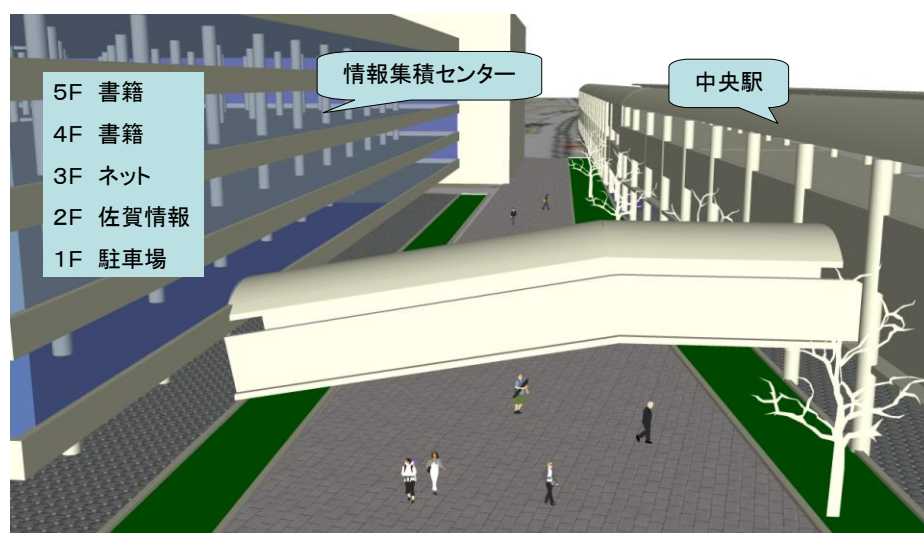
## パーク & ライドの CG



チーム C は、LRT が佐賀の市街地を走行する光景が市街地における視覚的なイメージとして市民に与える影響を把握するために、三次元（立体）GIS を用いて、佐賀の街を走る LRT の映像を創造した。



いずれのチームも最初は LRT について明確な像を持たずに開始した取り組みであったが、13 週の演習終了時（約三ヵ月後）には LRT の事業計画の概略がまとめられ、ターミナル駅周辺には佐賀の新しいまちの核となるビジョンが創造され、佐賀のまちを走行する LRT の映像が視聴者にどよめきをもたらすバーチャルな都市を出現させた。





これらは学生が創造した仮想計画ではあるが、それらの計画を作る過程において、各チーム、各メンバーの中に、LRT が佐賀のまちを変え、新しい魅力を佐賀に与えるというビジョンが芽生え、その思いが強烈に宿ることになった。これこそが LRT 導入計画の意義のひとつである。すなわち市民の中に佐賀の都市づくり及びまちづくりに対する夢と情熱を、LRT 計画を共有することによって喚起することである。骨格的な都市づくり構想（グランドデザイン）とは、市民の多種多様なまちづくり活動を包括的に引き起こすパワーとエネルギーを内包するものでなければならないと考える。

### 骨格的都市づくり構想・グランドデザインとしての意義

LRT の整備には膨大な投資が必要であるが、チーム A の試算によると、路線に立地する佐賀県庁と佐賀市役所の職員（あるいは佐賀大学等の学生）が街の交通を護ることを目的に協力的に利用するならば、運営費の 8 割程のレベルでバランスする運賃収入が得られることを示した（図 1-1）。またチーム B が提案したように LRT の整備に伴い新たな都市づくりの動きが路線のターミナルや路線沿いに展開されれば、産業や市民の日常的な活動が LRT 路線を軸に集積され、高齢化社会に適した LRT を活用した生活活動が定着することになれば、長期的には膨大な活動便益と生活環境の満足度が市民にもたらされることになる。さらに若者にとっては印象の薄い現在の佐賀のまちに、LRT が与える動的視覚効果をチーム C が示したことを考慮に入れるならば、LRT の存在は都市の生活者と来街者に心理的な強い影響をもたらすはずである。

佐賀市や県の財政を考えれば、現実的には段階的な実現プロセスが有効であることは論を待たない。実際に海外の多くの都市においても、LRT の代わりに BRT (Bus Transit System) を運行し、LRT に準ずる効果を上げている。この場合軌道系と同様に専用レーンを、バス車両が連結車両あるいは高頻度に運行することによって、LRT に近いサービスを提供しているのである。

以上のことをまとめると、LRT 導入の計画の本質とは、まず公共交通のサステナビリティによって、全ての市民の交通権を保証することである。そのために都市の形態を人々の活動の面から検討し、公共交通の運行条件に適した方向に長期的に都市形態を変化させることである。この長期的な取り組みの象徴的な社会資本として、LRT 導入計画を提唱するもので



ある。

投資されてきた道路の社会資本を有効なものにできるかどうかは、その使い方にかかっている。佐賀市に最適な公共交通システムとそれに適合した都市形態、そして都市活動のパターンを検討する材料を、**LRT** 構想計画は提供している。現在佐賀市に生活する市民の選択する英知が歴史的に試される時であると考えている。

まちづくり討論会

# 「どうするまちづくり」

第一弾・第二弾  
報告書

平成 22 年 4 月発行

編集・発行

NPO 法人クリエイト九州

佐賀市神野東 1-1-1 404

0952-20-0180

※本書の一部または全部の無断複写・複製・転記載等を禁じます。