

「九州での試み」

玉川孝道
元・西日本新聞
副社長



【道守九州会議】

九州には道守九州会議というのがあり、結成して平成27年で11年になります。道守というのは、文字通り「道を守る人」という意味です。道の掃除をしたり、花壇をつくったり、そうした市民の活動の機関誌「道守通信」を発行しています。この道守の活動は、九州全域で800団体、今、54000人ぐらいの人たちが活動をしていて、子供から、おじいちゃん、おばあちゃんまで、いろんな人たちが参加しています。おそらくこういう組織はほかにはないだろうと思います。

私は「道守通信」の編集をしています。各団体は横のつながりもないし、ほかがどんなことをやっているかも知らないし、ただ黙々と目の前の道をきれいにしているという、非常に孤立した活動です。それを何とか、みんなでやっているという気持ちをつくり出す、あるいは、ほかのところではこんな工夫をやっているということをみんなで共有しようというのが目的です。自分の活動が「道守通信」に載ることによって励ましにもなり、活動が続けてゆく「持続する志」になっている。

多くの人が道と自分との関係、あるいは地域との関係というのは、頭にない。体験的に体感することも、道を身近なインフラとして感じることはないと思うのです。やはり具体的にかかわっていくことによって、道というものは何だろうか考えるきっかけになっていくのだだろうと思います。

実際、毎年、九州各県を持ち回りで開く大会(道づくし交流会)にはみんなが自費で集まってくるのです。そこで小学生とか子供たちが一生懸命道をきれいにしている日常活動の報告をすると、誰もが、やっぱり社会のインフラというのはみんなで支え維持していけないといけないと思うのと同時に、たばこの吸殻を捨てたり、ごみを捨てたり、家庭ごみを車の窓からポンポン捨てたり、そういう今の社会というものを考える上で、何かハッとさせられることが非常に多いです。活動をしている人たちを認め、社会的に認識するという作業が、道守九州会議になっている。

【柳川掘割物語】

九州7県持ち回りで大会を毎年開いており、今年（2015）は柳川で開催しました。柳川は、有明海の真ん中にある埋立地で、ほとんどが潟土といいますか、橋をつくっても、道路をつくっても、すぐ沈んでしまうところで、深いところでは支持層まで50メートルぐらいあります。低地の潟土ですから、その中に水田をつくるためには、掘割をつくり、町なかに水路をつくるのです。上水道ができることによって、それまでは洗濯だとか、日常生活で使っていた掘割を使わなくなり、暮らしから離れていきました。そうすると次第に「どぶ川化」して、ごみ捨て場になって、結局、掘割に発生した蚊が飛び回るくらいひどくなった。

そのため掘割を全部埋めて下水道管を通してしまおうという話になった。つまり、ここで教えられるのは、インフラが暮らしから離れていったときに一体どういう運命をたどるのかということです。掘割をどう考えるかという問題に柳川は直面したわけですが、そのときに、広松伝という水道課の人が掘割を埋めたら柳川は滅んでしまうということを言いました。非常に低地だから水がたくさんあるだろうと思われるでしょうけれど、実は有明海は干満の差が6メートルぐらいあるものですから、満ち潮のときに潮水が来るわけですよ。筑後川などでは20km以上遡ってくる。

その塩水が多いために、干拓水田には灌漑用水として使えないのです。ですから、比重の差で海水が真水の下に潜ったときに、かつては足こぎ機でこいで上の水だけを掘割水路に入れて使って来た（アオ取水）。そういうふうな非常に苦勞の多い水路や掘割は、かんがい用水として確保されていたし、生活用水としても確保されていたわけです。

広松さんは、この掘割というのが、暮らしにとって、あるいは柳川という地域の文化にとって、あるいは人々にとって、どういう意味を持つのかという、インフラについて市民にもう一回考え直してもらおうという運動をしました。この話は宮崎駿監督が「柳川掘割物語」というアニメーションにして、非常に有名になりました。

【道路に対する認識】

私は、これのプロセスを考えていくと、道路も掘割とやっぱり同じこと、ほかのインフラも同じことで、暮らしから離れたときに、我々はそのことをどういうふうにかえたらいいのか。あるいは、もっと暮らしに取り戻すということはどういうことなのかということ、考えさせられました。多くの人が、使わなくなった掘割を、ごみ捨て場にしたり、勝

手に橋をかけて自分のものにしたり、私物化していくわけです。逆に言えば、公共のものでも、草が生えたりなんかすると、例えば道路でもそうですが、そこが壊れていると、市民の側は、いつも行政に対して文句を言うだけで、自分がそれに対して何かをしようという気持ちがなかなか起こらない、そういう地域社会になっていくような気がする。例えば掘割なら掘割で、もっと積極的に新しい意味を見出し、そのインフラ維持に取り組むという、そういう気持ちがどうしたらできるのだろうかということが、大きな課題なのだろうと思います。柳川では、掘割が市民運動によって残され、「水郷」としての街の景観としてよみがえり、「川下り」の観光資源として甦りました

皆さんは若いときに夏目漱石の『草枕』を読んだことがおありでしょうが、『草枕』の中に、「情に棹させば流される」といった、一連の文句があります。久留米市に耳納連山という山がありまして、夏目漱石が五高の教諭をやっていたころに熊本から福岡に来て、耳納連山を散策しながら得た構想で書いたわけです。

その耳納連山の下に、「みどりの里・耳納風景街道」ができました。国道210号は、最初は4車線で道路をつくったのですが、人口流出、過疎化、農業の衰退などで交通量が少なく、今は2車線で使っているわけです。そうすると、残りの未着工になっている2車線は草ぼうぼうです。雑草だらけのところに、掘割と一緒に、みんな、ごみを捨て始めた。

それから、ゴミのポイ捨てが多く、草ぼうぼうで危険だといって、国道事務所に文句を言いに行く。そういうプロセスがあったのですが、そのときに、町の住民が、当面、4車線にせず、空き地のままならちょっと貸してくれんかと。空き地のところにコスモスを植えて、コスモス街道にしようじゃないかという、住民運動が起こるわけです。

破れガラスの原理というのがありますよね。割れたガラス窓が放置されていると、やがて、石を投げて次々とガラスを割ってゆく。そんな人間心理から、道路わきにごみを捨てると、みんな、どんどん捨てていっちゃう。

コスモスを植えてきれいにすれば、捨てなくなるだろうということで、コスモス街道が誕生、ある程度の効果を上げた。それでも、やっぱり捨てる人はいるので、町が条例を作って罰則化したら、県警が反発して、ごみ捨てを取り締まることは不可能だということになって、はねつけられた。結局、コスモス街道はできたのだけれども、なかなか行政と住民とのタッグがうまく組めずに今日に至っています。

その一方で、宮崎の日南海岸の道路の国道220号は、いいリーダーがいたから非常にう

まくいったケースです。宮崎交通社長の岩切章太郎さんと当時の黒木博知事が、郷土・宮崎を美しくしたい、また観光誘致をしたいという気持ちもあって、宮崎から青島を通して都井岬までの海岸沿いの日南道路を何とか新婚旅行のメッカにしたい、コート・ダジュールのような道にしたいと考えました。そのため、沿道にはとにかく花を植えようではないかと取り組みを始めました。

その際、雑草を刈るのは業者に委託しようとするのですが、岩切さんたちはそれに反対しました。なぜかという、同じ雑草を刈るにしても、例えば、ほんとうに道を愛し、景観を愛する人であれば、野菊が咲いているとすると、野菊をよけて刈るだろう。しかし、業者に委託するだけでは、ただ草を刈るという作業だけになってしまう。したがって、宮崎交通がかなり自己負担をして、そうした草花を残した除草をやりますというところまでいった。あそこは亜熱帯植物を植えているわけですが、その木の根元あたりの野の草も大切にするような除草をしました。県も国も民間の宮崎交通も一緒の問題意識で協定を結んで、道路維持管理と景観管理をやっていました。

そのうち、新婚旅行も海外が主流となり、バス観光業もだめになって宮崎交通は経営不振に陥り、岩切さんも亡くなるわけですが、風景街道の取り組みに手を挙げて、何と宮崎交通の元社員が中心になってその作業を風景街道活動の中で続けて、周りの自治体も説得して、今も非常にきれいな、いい道ができています。観光業だけでなく、美しい郷土づくりの意識が非常に強い。今では東南アジアの観光客が定期的に訪れています。

もう一つは、行政的には景観条例を全国で初めて宮崎県がつくって、そうした行政と民の協働ができてきました。僕が感心するのは、元社員の皆さんが、岩切さんの精神を引き継いで道を守る活動をやろうという気持ちで、1 市民として、また 1 住民として道守活動と風景街道運動に参加、宮崎大学も風景街道大学を開催、多様な主体が集まっています。風景街道というものはいろんな活動が全国で行われているのでしょけれども、これからの道を考える上で役立つ体験ではないかと思っています。

こういうふうには、コスモス街道のような非常にづらい体験から、宮崎の日南海岸のような今でも持続する志が引き継がれているというような道まであるわけです。ポイントの一つは、民と行政とがどういうふうにしたらうまく宮崎のように手をつなぐことができるか。たまたま宮崎の場合は、黒木知事のときに、土木部と観光部を同じ組織にし、道路をつくるときには常にそこに景観というものを意識してつくらなければいけない、それが人を育て地域を育てるのだという一つの思想を持っていまして、その後、今は分離されて観光課

と土木部は分かれましたが、そのチャレンジと発想は、もう30年も40年も前のことですが非常に参考になるのではないかと思います。

【春吉橋―広場としての道路づくり】

九州で今、14本の風景街道ができて、大体、九州を一周するルートになっています。その中で一番苦労しているのは玄界灘風景街道で、福岡の天神から、中洲、博多駅へ抜ける道路を都市の中の風景街道にしようじゃないかということで始めました。市民団体、行政、国道事務所も入って、どうしたら風景街道が都市の中でできるだろうかということで議論しています。今度、博多駅に地下鉄を通すことになったのを機会に、福岡と博多をつなぐところに春吉橋という橋があるのですが、非常に老朽化しているので、地下鉄の延伸に伴ってこれをかけかえようとしています。国道事務所が那珂川の春吉橋をかけかえるときに、横に仮橋をつくるわけで、その仮橋のところをそのまま、にぎわい広場にしようじゃないかという話が進んでいます。ここを博多と中洲と福岡をつなぐイベント広場にすることによって、この通りににぎわいをつくり出そうという、新しい橋のつくり方をしてくれています。これはおそらく我々が進めている風景街道の中の大きなポイントになるだろうと思っています。

博多は商人の町です。祭りが大好きなんですね。どんたくとか、山笠とか、いろいろあり、大体、町としては、新しいものの好みが多い。国体道路は、昔、掘割があったところで、辻、辻にいろんな物語があるのです。2000年前の弥生時代からの文化が発達しているのですから、地下鉄を掘ると中国からの土器がぞろぞろ出てくる。ただ、商人の町ということもあるのでしょうけれど、そういう「場所の記憶」がほとんど忘れられていって、都市住民も変わりますから、その土地というものが、どういう歴史を持って、どういう意味を持って、どういうふうにこの道ができてきたのか、ほとんど知らない。言うならば心が離れていくわけでして、都市と道路というのは、利便性以外ほとんどの人が関心を持たないというのはおそらく、そこへの思い、その土地にしみ込んだ思いみたいなものが市民に伝わってないのだろうと思います。そういう意味では、このにぎわい空間というものが新しい都市の装置として、いろんな思い出ができ、あのときどうだったというような場として役割を果たしてくれるといいと思っています。これは市の管理に移るのですが、どういうふうに使えばそういうふうになるかというのが、今、議論の的です。

【新しい公と今後の課題】

道路の拡幅、橋の拡幅をする上で、私が非常にいいなと思っている道路があります。それは、別大道路です。別府と大分を海岸線で結ぶ国道10号です。これが最近6車線になって、その横に海水浴場ができ、水族館、高崎山があります。この別大道路は、非常にひどい道路だったのです。最初は2車線で、その1車線の隅には電車が走っていました。昭和36年走っている電車で土砂崩れが起き31人が亡くなるという、大事故が起こったのです。それ以来、拡幅しなくてはならないという問題意識が生まれるわけです。中央構造線が臼杵から八代に向けて九州を斜めに走っていて、別府湾というのは、その東側の端のところで、地震の巣です。そういう難所であり、また波が押し寄せるために道路の拡幅のしようがないので苦労していたようですけど、波消しのいろんな技術で拡幅が進んで、ついに6車線になった上に、非常に愛される道になった

また、ここは別大マラソンのコースです。何より私が感心しているのは、障害者が温泉治療をやっているのがおそらくきっかけだったと思いますけれども、一般道路を使って障害者の車椅子マラソンをやった場所です。道路がそういうふうに使われることによって、パラリンピックのはしりとなったのではないのでしょうか。

ここでは、ファミリーツリーといって人々が思い出の木を植えるという植樹運動を道守さんたちがしています。例えば、奥さんががんになって、余命幾ばくもない。夫婦の思い出のためにそこに木を植えようというような人とか、あるいは、孫が生まれたから植えようとか。そういう家族のストーリー、ファミリーのストーリーが込められた木を植えています。お墓参りと一緒に、管理も自分たちで行います。しかも、木の1本1本にストーリーがあり、道にもストーリーがあるという意味では、景観だけでなく、道守活動からさらに人々の心に近い道になっていくと思うし、海水浴場とか、たまり場所もできていますので、大変いい道になったと思います。

もう一つ、大牟田は、三池炭鉱が閉山した後、大変な人口減で町は苦しんでいます。したがって高齢者がものすごく多いです。今、きれいな町にしようということで花街道を作ろうとしているのですが、非常におもしろいのは、老人が散歩するのに、ガードレールをちょっと高くしてもらおうと、年寄りが手を置いて、つらいときにちょっと休めるから、全部とは言わないけれど、ガードレールをそんなふうにつくってもらえないかというような提案がありました。市民が参加して道というものを考えると、非常に実際的なアイデアが出て、参加するということが道に対する考えを深めていくと思いました。

コスモス通り、春吉橋、別大国道、いろいろ挙げましたけれど、多様な形の道の使い方というのを考えるときには、人々のほうが抱えている暮らしの要素も多様なわけですから、いろんな働きかけと活動の中で道路の多様性が生まれ、活かされていくだろうと思います。

私は鹿児島生まれなのですが、学生時代は、夜9時に鹿児島を出て、朝5時ごろ福岡に着いていました。今は新幹線で1時間ちょっとで着くぐらい、福岡から鹿児島までの西九州軸は非常に短縮されている。一方で、東軸、北九州から大分、佐伯、蒲江、延岡まで、この辺は4時間以上かかります宮崎までとなるともっと時間がかかる。ようやく東九州自動車道が北九州と宮崎を結ぶことができ、九州の時間地図が大きく変わっていくだろう。そして、九州は高速道路がぐるっと1周する時代になるわけです。

大分の蒲江の人も、佐伯の人も、宮崎県人も高速道路の誘致運動を長いこと続けて、ようやく開通(4月)するわけですが、地域の人たちは、造ったには造ったけど、通り過ぎられるだけじゃないかということを大変心配しており、一生懸命、風景街道の活動をしています。新直轄建設していますから、サービスエリア、PAがありませんので、道の駅をそれに使う。そして、それを風景街道につなげていく。

高速道路から、道の駅、風景街道につながる連携をやろうということで、佐伯市もお金を出して、インターチェンジを市内に四つつくりました。それから、道の駅のほかに、インターパークという、道の駅と同じような施設をつくったり、南海トラフで、地震が来る、大津波が来るおそれがありますから、高速道路に高台避難の場所をつくったり、防災から地域おこしまで、高速道路を中心にして、組み立て作業が進んでいるわけです。

道路空間の問題、それから、高速道路ができた後の一般道路、市町村までの道路のネットワークの問題、その結節の役割をする、道の駅などのさまざまな施設の置き方、そういうことによって、交流人口をふやす、大都市から人を呼び込む。今、地方創生というのはなかなか手詰まりですが、企業誘致だとか、現在ではそんなことでは企業誘致—地域振興はできない時代となった。人口の都市集中も進む。とすると、道路空間及び道路ネットワークを組み立てて、地域振興、地方再生にどう役立てていくか、そのための道路空間とネットワークはどうあるべきかを、問題意識を持って考えていくということが必要だと思っています。

以上です。