

定住、滞在、回遊人口が多い、存在感のあるコンパクト・ハブシティを目指して欲しい。

—— 西日本鉄道株式会社 取締役会長 長尾亜夫氏



長尾 亜夫(ながお つぐお)

1966年九州大学法学部卒業、同年西日本鉄道株式会社入社。取締役東京事務所長、取締役総務部長、専務取締役等要職を経て、2003年6月に代表取締役社長就任。2008年6月に代表取締役会長に就任後、2010年6月に代表権を返上し現職。

西日本鉄道の事業や、福岡県経営者協会、九州経済連合会等の財界活動を通して福岡・九州に様々な提言をされてきている。

世界の枠組みが激変した25年

福岡のこれまでの25年を語る前に、世界全体のこの時代における大きな変化を振り返ってみたいと思います。

第二次世界大戦終了後、世界は米ソ冷戦構造という枠組みを共有していました。この構造は、政治的に米・ソそれぞれが盟主となり、その他の国々はどちらかの枠組みに入っていれば、盟主の庇護のもと、生きていくことができた構造です。私はこの時代はある意味世界が安定していた時代だったと思います。

1989年のベルリンの壁崩壊、その後1991年のソ連崩壊を経て、40年ほど続いた米ソ冷戦構造は終焉を迎えました。まさにこの25年は世界の構造が劇的に変わった時代です。政治的には、盟主に頼っていた枠組みがなくなったため、世界の各地域で籠が外れたように南北対立、宗教対立、人種対立、領土紛争、資源獲得紛争等が頻発するようになりました。9・11はこれらを象徴する出来事だったともいえます。世界全体は、この25年で不安定になったと言えるのではないのでしょうか。

経済面での変化も劇的でした。過去の冷戦時

の東西の経済は、例えて言うなれば、違うダムで、それぞれが違う水位で活動する経済でした。それが冷戦終結後、東西が同じダムになって、同じ水位になったのです。過去は東西間の資本の行き来が限られていましたが、冷戦時代大規模に使われていた国防費や各陣営の維持に使われていた支出が不要となったため、堰を切って西側の資本が東側に流れ、大規模な投資による大規模な生産体系が実現し、メガコンペティションが生まれました。西側資本の流入により、発展途上国は急激な経済成長を遂げ、これら発展途上国で生産された低価格商品が世界中を席卷するようになったのです。

アジアも当然このようなグローバルな動きの影響を受けてきました。過去から潜在的な市場が大きいと目されていたアジアにも多くの資本が入り、安い労働力を活用した経済成長が中国、ASEAN、インド等で進みました。北朝鮮、中国やベトナムといった共産主義体制が残っている不安定要因はありますが、経済も人口の伸びもまだ相当見込まれますので、この25年で名実ともにアジアの時代に突入したと言えるのではないのでしょうか。

日本が下降する中、福岡が成長した 25 年

日本の 20 世紀を見てみると、100 年間で人口が 3 倍に増えてきたように、概ね若々しい成長国家であったと言えます。特に戦後から高度経済成長期にかけて生産年齢人口が急速に増える中、社会保障も生産コストも低く保つことができ、成長の果実を再投資に振り向けることで、人々の給与水準は高まり、消費が伸び、経済成長が続いた、いわゆる人口ボーナスを存分に享受した時代でした。

しかしながら 21 世紀に突入する前から、少子化と高齢化が急速に進み、生産年齢人口が減少したことで、人口構造が変化してきました。社会保障等の負担が急激に増加、低成長経済からデフレへ、そして財政が悪化してきた、いわゆる人口オナーナの時代に入ったのです。このような人口構造の変化は過去から分かっていたので、本来はこれに対応できるような経済、産業、財政の政策を考えて実行しないとイケなかったのですが、何もしてこなかったことがツケとして回ってきたのだとも捉えることができます。

このように日本全体が減速してきた中、福岡は比較的負の影響が少なかったです。25 年前に 100 万人だった人口が、現在は 1.5 倍程度に増えてきているのは、雇用が増えてきた証拠でもあり、多くの人々が「元氣な福岡」を実感してきたと思います。これは、先般開業した新幹線を含む交通アクセスが整備されてきたことや、集積（産業、人口、大学、都市機能など）が集積を呼んだこと、そして、一国の規模に匹敵する九州の中核都市であることなどで、福岡の商圏が大きくなったことが一つの理由だと思います。また、福岡の産業が流通、ファッションや情報といったサービス業中心であったことが、時代の流れに合致したことも幸いしたのだと思います。日本全体のモノに対する消費

が減ってきている中、福岡に根付いているようなサービス消費は増え、経済が安定することで支店機能がさらに集積して、若者が好む、若者が集まるまちとして成長したのではないのでしょうか。加えて、欧米からアジアへという時代の流れの中で、地理的、歴史的に近いことも幸いしたのだと思います。

人口を獲得できる都市にしていく 25 年

以上のように、この 25 年間、世界は OECD 諸国の時代から BRICs、ASEAN 等の時代に変化して、アジアが世界の工場になってきました。そして今後もアジアの時代が続くことが想定できます。日本を取り巻く世界は、過去の太平洋を中心に行っていた時代から黄海・日本海を中心にする時代へと変わっていくと思います。

そして日本では、人口減少と高齢化は間違いなく進み、経済的・社会的なひずみが出てくるでしょう。企業は生き残りをかけて、人材、コスト、税制、資源、電力、為替等の優位性がある地域に移転を進め、日本国内の雇用は減少し、消費も衰退すると思います。悲観的に見ると、これから先の時代は、人口が減少する以上に経済が衰退する時代になる恐れが強いのではないでしょうか。

このように、アジア、世界ではこれから人口も市場も伸びる一方で、日本国内では逆で、過去の田中角栄時代から進められてきた「国土の均衡ある発展」は実現不可能になっていきます。つまりこれからの日本は、如何に成長している地域の果実を取り込めるかにかかってくるのです。端的に言うと、成長を取り込み、社会基盤や社会サービスを整えられる都市が人口を増やすことができる、人口の争奪戦が始まるのだと思います。

福岡市は歴史的にも地理的にもアジアに近く、アジアの成長を取り込む地の利があると言えます。既に九州山口の中核都市ですし、150

万人の人口と九州全体を支える機能も整っています。交通ネットワークは発達しており、とりわけ、大陸、半島に向かっている港湾、空港を持っている点は、アジアとの人流、物流の結節点という意味で大きなアドバンテージでありますし、大学の知の集積も素晴らしいものがあります。

このようなポテンシャルのある福岡ですが、放っておけば人口は必ず減少していきますので、人口のピークをできるだけ遠くに追いやるような施策を進め、アジアの中で存在感を示していくことが重要です。そうすることで、東京や上海といった巨大都市にはなれなくても、面白いまちとして人が集まるでしょう。人口の争奪戦に勝つには、できるだけ定住人口を増やしていきたいのですが、それに加えて滞在人口や回遊人口を増やすことで、地域全体の雇用を増やしていくやり方もあると思います。福岡市はこれから「人口を獲得できるまち」になっていくのではないのでしょうか。

8月3日の西日本新聞で、臨床研修医の研修先として九州離れが進んでいる一方で、鳥取、島根などでは大幅に増加しているという記事がありました。山陰地方は研修医を集めることに早めに気づいて、早めに確保の具体策を導入したのだと思いますが、これから先、福岡が定住人口、滞在人口、回遊人口を増やすにあっても、人口の獲得競争になることに早く気づいて早く対応していかないといけないでしょう。

魅力あるハブシティになるべき

定住人口、滞在人口、回遊人口が集まるような、人々が住みたい、訪れたいまちになるためには、交通アクセスが便利だったり、他の都市と違う何かがあったり、とにかく魅力づくりが必要だと思います。また、雇用の場をつくり、安心・安全を確保し、清潔さや便利さを追求し、まちにワクワク感を生み出すような整備を進

めないといけません。

このような魅力ある都市をつくるにあたって、私は、福岡市は現在のゲートウェイシティからもう一步進んで「ハブシティ」になって欲しいと思います。

「ハブ・アンド・スポーク」は、空輸ネットワークで使われる言葉で、ハブ空港を通じて旅客や貨物が乗り継いだり、積み替えられたりするシステムですが、都市もこのようなハブ的な機能を担えます。例えば、オランダは過去の酪農立国から、観光立国、貿易立国、物流立国と重点産業を変えてきたのですが、物流立国にあたって、アムステルダムのような都市のハブ機能が活かされています。

アムステルダムでは港湾施設を大掛かりに整備して貨物の積み替えを起こすことで、港湾の雇用を生み、船舶の停泊や整備で収益を上げ、付随する倉庫業を発展させてきました。また、企業のロジスティクスが高度化するに従って、物流だけでなく、加工や製造の機能も都市に付加され、更に雇用が生み出されました。物流関連産業に加えて、ビジネスが活発化することで周辺のホテルやレストラン業も成長しています。このように、物流のハブになることで、都市全体の様々な雇用が増える、まさに物流立国となっているのです。

私は、福岡市は物流だけにフォーカスすると負けてしまうと思いますので、文化、芸術、人、モノ、カネ、情報を集め、それを加工したり、取捨選択したり、付加価値をつけた上で、様々な場所に向けて発信する、そのようなハブシティを目指してもらいたいと思います。このような付加価値をつける過程で、アムステルダムの例同様、色んな業種の雇用も自ずと生まれてくると思います。

アジアの発展を取り込むための方策として、製品の輸出、アジアへの企業進出、アジアの企業誘致、アジアの観光客の誘致等いくつかあり

ますが、私は、広い意味での観光に関わる産業は生産から消費まで幅広く、雇用や消費をすべて国内に生むという点で最もインパクトがあると思います。福岡でのショッピング、食事、医療、演劇・文化、あるいは都市の心地良さを強化していくことで、定住人口だけでなく、滞在人口や回遊人口が多数行き来するハブシティを目指せるのではないのでしょうか。

コンパクトな良さを活かそう

さて、ハブシティになるにはまだまだ色んな課題に対応しないとイケないですが、福岡が既に持っている良さを活かすことも重要です。転勤族はよく福岡のことを褒めますが、ずっと住んでいる市民はその良さになかなか気付かないものです。行政が福岡の良さを市民に分かってもらう努力も必要かもしれませんね。

例えば、日本の良き伝統、ことに「温かさ」が強く残っているのは福岡の良さの一つです。これは関東や関西からの旅行者が九州の人々より感じているようです。また、アジアの人々の話を聞くと、福岡の人々は警戒感をあまり持たず、同じ仲間として迎え入れ、オープンでフレンドリーであることにアジア人との同質性・近接性を感じるようです。そのためか、JETプログラムで外国から派遣される講師の間で福岡が一番人気になっているそうです。

また、例えば大学のような教育機関の集積も福岡の強みでしょう。しかもただ集積しているだけでなく、福岡では「九州・アジア経営塾」のような、地域の人材を地域みんなで育成する素晴らしい特性があります。このような特性があればハブシティを担うための人材も育てることができるでしょう。

そして、私が強調したい福岡の良さはそのコンパクトさです。福岡市の都心は皇居ほどの大きさで、政令市の間では市域が比較的狭いです。高度経済成長期に居住地を拡散していった日

本の多くの都市と違って、福岡市はコンパクトシティを目指す条件が整っているのです。コンパクトシティになることで、インフラ維持に必要なコストが下がり、その分文化や医療にお金を回すこともできます。また、利便性が高まることで、定住人口、滞在人口、回遊人口を獲得することも容易になるでしょう。

面白さがぎゅっと詰まった、存在感のあるコンパクトなハブシティに福岡がなれば、多くの人が訪れたいくなるまちになると確信します。

都心の魅力と回遊性を高めよう

存在感あるまちになるためには、都心に歩いて回遊できる魅力あるゾーンを持つことが重要だと思います。欧州でも米国でも魅力ある都市には、大抵1マイル四方程度の歩ける狭い空間を持っています。

福岡市もコンパクトな都心を持つ良さを活かして回遊性を高めるため、歩道を整備し、バリアフリー化を進め、自転車に占拠された歩道を歩行者に返す。飽きずに、疲れずに都心を歩けるようにする工夫も必要でしょう。例えば、リフレッシュ効果を出すためにベンチやポケットパークを適度に配置したり、オープンカフェを許可して増やしたり、花や緑のアレンジを工夫したり、歴史・文化を知らながらまちを歩けるようにしたり、ビル1階のディスプレイなどで面白い仕掛けが連続するように働きかけて、賑わいをつくっていくことが大事だと思います。

また、サインやマップ、ガイドブックを充実させることも重要です。サインは、公共施設だけに対してではなく、民間施設に誘導するサインをもっと表示していいのではないのでしょうか。街区表示も、日本は他国と違ってすべての道路には名前がついていないので、海外からの観光客が分かるような工夫が必要でしょう。また、最近の若い人達はネットで様々な情報を収

集して行動する傾向にあって、ぶらぶらまちを散策してウィンドウショッピングをすることがあまり多くないようです。マップやガイドブックは是非充実させないといけません。お年寄りや子連れの親子が安心して歩けるまちは、住民も、歩行者も、来訪者も回遊したくなる、回遊しやすいまちだと思います。そういうまちにしたいですね。

より魅力的なまちなみにするためには、政策的な取り組みや公共事業も必要でしょう。都心の集積の中に突如低層の建物が現れたりすると、コンパクトの良さが失われたり、美しいまちなみが損なわれたりしますので、例えば一定のルールを作って地区ごとに建物の高さや、用途を限定したり、容積率の下限を設けるなどして、都心の土地利用効率、機能を高めることも重要だと思います。また、福岡市は海に開かれている条件が良いにもかかわらず、都心は海に向いていません。世界の一流都市は水辺をうまくまちに取り込み、活用しています。福岡市も物流のための埠頭再整備と併せて、人流のための高度な港湾・ターミナル機能の整備を進めないといけないのではないのでしょうか。ウォーターフロントをもう一度都心に取り込むための港湾整備を進めて欲しいと思います。

都心のモビリティとスポーク機能を高めよう

都心の回遊性が高まっても広範囲を歩くのはさすがに辛いので、補助的な交通機関は不可欠です。レンタサイクルやヴェロタクシーを配備するのもいいですし、タクシーやバス、LRTもそれぞれの特性に応じて活用、充実させたいですね。西鉄バスが100円バスをスタートして以来、都心の回遊性が格段に高まったことを市民も観光客も実感できていると思います。バリアフリーで、休憩場所が多く、補助的な交通機関が整っているまちは、若者はもちろん、高齢者にとっても住みやすいまちですし、観光客

にもやさしいまちではないでしょうか。このようなまちを実現できるのは、東京のようなメガシティでは難しいので、福岡市が優位性をもって目指せる目標だと思います。

都心の補助的な交通機関以外に、「ハブ」都市と外部をつなぐ「スポーク」部分を強化することも重要です。文化、芸術、人、モノ、カネ、情報が集積・発信されるハブ都市は、空港や港湾を介して、国内外と強くつながることが必須です。福岡の地理的なアドバンテージから、成長するアジア、特に中国と韓国との繋がりを持つことが重要だと思います。また、成長は既に落ち着いています。欧米にはこれまでに蓄えてきた無視できない多大なストックがありますので、欧米との繋がりも持たないといけません。もちろん、九州や山口など近隣との繋がりにより密にしていけないといけません。

そして、都心へのアクセスを高めることです。都心へのアクセスは、経済、環境、時間等の要素を考慮すると、無制限に自家用車に頼ることには無理があるといえます。ロンドンの事例を参考にして、公共交通で都心にアクセスする環境を整えるべきだと思います。これは環境に対応する意味からも、アクセス時間の短縮という意味からもメリットがありますし、誰でも利用できます。また、都心の商業にとっては、消費者が公共交通でアクセスしたほうが滞在時間が長く、消費が増えるものです。

都心全体のまちづくりをマネジメントしよう

ロンドンでは、地下鉄、電車、タクシー、歩道や自転車といった都心のモビリティを1ヶ所で集中的に計画しています。それぞれの交通手段の管理者や責任者は異なりますが、計画に関しては1ヶ所で考えられて、最適化が可能になっています。日本では、例えば交通に関していうと、規制をする警察、道路の計画をする役所、交通機関の運行をする事業者間の総合的な

マネジメントは行われていません。

都心のまちづくりも同様です。We Love 天神協議会、天神明治通り街づくり協議会、博多まちづくり推進協議会など、いくつか主要なまちづくり団体がありますが、全体のマネジメントはされていません。都心全体の課題解決に向けた優先順位を決めるにあたっては、総合的に考えるシステムが必要です。例えば、まちをコンパクトにする際に土地の需要をどう地域で担っていくか、各エリア間や郊外との移動をどうスムーズにつなげるか、都心で発生する物流をどう共同配送で最適化していくかなど、都心全体で考えないといけない課題は色々あります。

このような都心のマネジメントをトータルで行うような組織を、企業、行政、大学、市民からうまく組成されていけばいいのではないかと思っています。こういう動きは福岡の人が得意とするところではないでしょうか。

議論を続けよう

このように見てくると、福岡というまちは素材も良く、地理的優位性や時代の流れも味方し、良い発展の仕方をしてきたのだと思います。しかし、これからもアジアの中で存在感を發揮し「住んでみたいまち」「訪れてみたいまち」となるためには、もう一皮むけてほしいと思っています。

住んでいる人にとって良いまちでない限り、ビジネスやショッピング、観光に訪れようとは思ってくれません。そのためには、我々福岡に住んでいる人に福岡の良さを認識してもらう努力も必要でしょうし、それを伸ばしていくことへの意識づけが必要です。努力をやめてしまったらまちの発展も止まってしまいます。みんなで福岡の未来を考え、伸ばしていく努力を続けていくことが大事ではないでしょうか。

インタビュー日:2011/8/3 文責:URC 天野