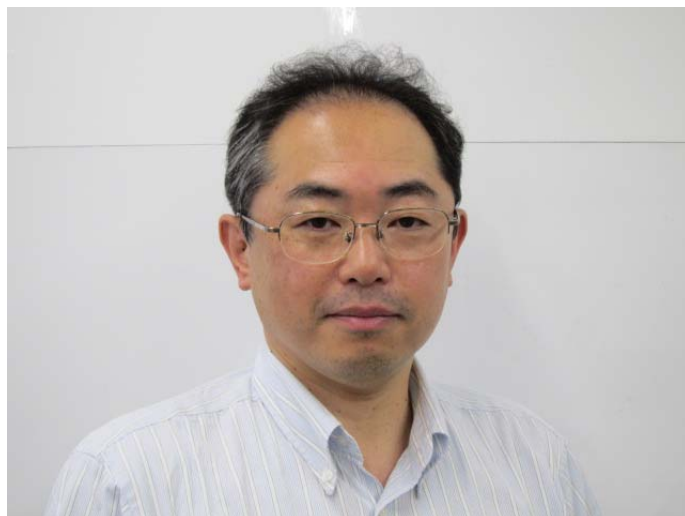


先導的イノベーションと長期的リノベーションの下、若さと緑溢れる都市を目指して欲しい。

—— 中央大学大学院経済学研究科 教授 山崎朗氏



山崎 朗(やまさき あきら)

1957年佐賀県生。1981年京都大学工学部卒、1986年九州大学大学院経済学研究科博士課程修了。2000年博士(経済学)取得。九州大学教授を経て、2005年より現職。

専門は経済地理学、産業経済論、地域政策論、産業クラスター論、国土計画。国土構造審議会や産業構造審議会の委員など、要職も歴任。

産業構造転換に失敗した 25 年

日本経済の転換点は、1970年代後半にあったと考えています。石油ショックや社会福祉費の増大、変動相場制の切り替えなどの環境変化があって、第2次産業から第3次産業へ徐々に産業構造のコアがシフトしないといけなかったのに、バブル経済で製造業が盛り返してしまい、本当は緩やかなシフトチェンジができたはずが、急激なシフトチェンジになり反動も大きくなった、というのがこれまでの日本の姿です。

ただ、福岡市には製造業がそう多くなく、当時から第3次産業中心の街でした。また、これは別の視点になりますが、25年前は、農山村をどう維持、発展させるかが地域政策の機軸だったのですが、近年は、大学や研究機関のある都心エリアで産官学が連携してイノベーション創出が重要になっており、実際、国の政策もそのように変化してきました。これは産業振興の場の変化を意味しますが、25年前の福岡は商業やサービスの街で、産業振興という概念は存在せず、日本の産業構造の大きな変化の潮流にも関心がなかったのではないのでしょうか。

それを裏付ける一つの例ですが、IT産業やデザイン産業が福岡市にある程度集積してい

ることは、その頃分り始めたのですが、特別な振興政策は講じられてはいません。国土交通省が駅周辺にどれだけIT産業が集積しているかを調べた調査がありますが、1位は秋葉原駅で博多駅もベスト10に入っていました。しかも、札幌バレーとして有名だった札幌駅は、博多駅の水準よりもかなり少なかったのです。札幌市と異なり福岡市では、ベンチャー系IT分野の振興策は打ち出されず、大名界隈で育ったIT企業は東京に流出したのです。

また、昔と比べると、福岡市の情報発信力は低下しているように感じます。今、地方でそうした情報発信力がある所というと、橋下知事のいる大阪、河村市長のいる名古屋などでしょうか。インパクトのある施策を打ち出して耳目を集めています。それに比べると福岡も一昔前はキャナルシティがオープン、など情報発信されていましたが、それも今春の九州新幹線と新博多駅ビルの開業で打ち止めになるようだと淋しい気がします。

パラダイムシフトへの適応を問われる 25 年

これからの日本は未知の領域に入ります。急激な人口減少下で、産業やビジネスなどがどう

なっていくのか、私にもよく分かりません。ただ、はっきりしているのは「都市や地域の実力は、原則として若い世代の人口と比例する」ということです。

福岡市などの都市は、これまでは人口の自然増ではなく、周辺や近県の若い人達を吸い寄せれば都市として成り立った、いわば人口吸引・すり潰し型の都市でした。今後は、周辺や近県の若い人も減りますから、このモデルは通用しません。これからは、本当に子育てしやすい環境を持つ、人口を産み育てる都市になれるかどうか、今後の福岡市をはじめとする都市の成長を左右するでしょう。

また、安い原料を海外から輸入し、それに付加価値を付けて輸出し、その差益を得る、というのが日本型経済発展モデルでしたが、食料不足や資源・エネルギー価格の高騰も将来予想されるため、いままでのように日本の貿易黒字が続くとは考えにくく、さらに、天然ガスや原油の枯渇リスクが顕在化すれば、今のようなガソリン・軽油車中心のモビリティや石油依存の社会・経済システムは立ち行かなくなり、今の誰もが予想し得ない、大きなシステム転換、ひいてはライフスタイルの大変革が起こりうる可能性も十分にありえます。

そうすると、都市、あるいは都市圏として、どれだけ資源・エネルギーを自給あるいは節約できるかはきわめて重要な視点になるはずで、バイオ、風力、太陽光といった自然エネルギー分野でのさらなる技術革新、そして同時に省エネ化が様々な分野で進めば、エネルギーの地産地消も現実化するかもしれません。人口の少ない離島や山村では実現するでしょう。食料、資源エネルギーの将来展望を視野に入れた環境政策は、都市戦略の中核となるでしょう。

広域の核都市として、活力の創出に寄与を

今から 25 年後には、日本の人口も 1 億人を

切って、100 万人都市圏の数も減少します。九州は 70~100 万人の都市圏が点在し、それぞれに行政や学術の拠点があるのが地域活力を生む要因の一つですが、このままだと北九州、熊本や鹿児島といった都市圏の人口も減少し続けるでしょう。そうすると、いやでも福岡の中枢性が相対的に高まらざるをえなくなります。高度な医療・福祉、大学院や専門職大学院での教育、文化的なサービス業などの分野において福岡の存在意義は高まります。

1987 年頃と言えば、ジョン・フリードマンの『世界都市仮説』が流行し、四全総にも世界都市論の考え方が反映された時期です。フリードマンのいう世界都市は、半径 100km のエリアを指していましたが、リチャード・フロリダの提唱するメガシティでは半径 200km のエリアにまで拡大しています。フロリダは日本には 4 つのメガシティがあり、福岡もそのひとつだと述べています。そうした広域圏域内に存在する人的資源や社会資本を有効に使って、広域全体の力をアップさせる視点が求められるようになっていきます。

九州各地に空港、港湾がありますが、新幹線や高速道路の高速交通体系も整備され、広域の観点で機能分担しやすい環境が生まれています。福岡市も広域の観点から、北九州空港、佐賀空港、熊本空港、長崎空港などをどう活用して広域都市圏および九州全体の成長につなげていくのかを考えてもいいように思います。

既存基盤を工夫し、使える交通機関にしよう

交通の話をしました。福岡市の交通は細部の詰めが甘い気がします。地下鉄、都市高速は、福岡空港の国際線ターミナル近くまで行っているのに、ターミナル本体とは繋がっていません。

七隈線も天神駅は離れていて、西鉄天神駅とつながっていない。西鉄、地下鉄、JR、空港

などの結合に課題があり、「微妙に不便」という課題をどうするのか、将来的なテーマだと思います。

九州新幹線が完成し、空港、港湾、都市高速、地下鉄においても大きな新規整備はないとなると、今後、交通基盤の耐用年数が来たときに、「そもそも作り直すのか否か」「作り直すならレベルを上げるのか下げるのか」という戦略が必須になります。福岡市は、地方都市のなかではこれまでは国の支援を受けながら、多様な交通社会資本を整備することができましたが、国の財政難や地方分権などを背景に、これからは福岡市の自己責任の比率は高まります。市として将来のリノベーションに対する考え方を、きちんと検討しておく必要があるのではないのでしょうか。

具体的には、2つの事に取り組んでほしいと思います。一つは今述べた地下鉄の福岡空港国際線ターミナルへの延伸です。羽田空港に乗り入れている京急線は、既存路線をターミナルの真下まで少し延伸しただけですが、利便性は皆さんご承知のとおり素晴らしいものです。既存のものを少し工夫や努力するだけで、ぐっと便利になる好例ですね。

もう一つは、調布飛行場やロンドンシティエアポートのように都心近郊に小型機用の空港を整備することです。この二つの空港は滑走路が短くて、小型旅客ジェット機は就航できませんが、小型ビジネスジェットなどが多頻度で飛べるようになれば、アジアの小都市ともつながり、世界から富裕層を誘致することもできるようになります。

先導的イノベーションを大きく掲げよう

近年の福岡市の成長は、他都市の、例えば神戸市の開発モデルの後追い型でした。神戸市がポートアイランドの開発とポートピアを開催した後、よかトピアは開催され、六甲アイラン

ドの開発後、アイランドシティは整備されました。他都市の成功モデルを追いかけるのですから、安心ですよ。

ただ、これからは日本も福岡も未知の領域に入っていくわけですから、後追い型モデルだけではいけません。世界初と言えるようなイノベーションを、福岡が本当に率先してできるかどうか、福岡市の成長や魅力を左右するのではないのでしょうか。例えば、東京都は強力なディーゼル車規制を敷いたり、都心の森林化や、花粉症対策で近隣のスギを全伐採しようとしたり、実現性はともかく思い切ったことを打ち出しています。時間が経過すると時代は追いつてきます。福岡市にも、未来のため、世界のためにそんな思い切った大きな方向性を打ち出してほしいですね。

東京に比べ福岡の緑は少ないですよ。人口一人当たりで割ると東京は少ないのですが、皇居、明治神宮、旧大名庭園など、緑の絶対量は福岡の比ではありません。そこで一つの例ですが、「建物全てを屋上緑化にし、上空から見ると一面緑の森林都市にする、そして福岡市内で二酸化炭素を吸収してしまう」といったコンセプトを福岡市が打ち出したとしたら、これは凄いですよね。他都市とは全く違う、でも皆が面白く感じ、モデルにしたいなと思えるような方向性を打ち出してほしいのです。

長期的な都市のリノベーションを進めよう

福岡の都心に緑が少ないのは、近郊に豊かな緑があっても都心は少なくてもいい、ということかもしれませんが、20~30年という長い時間をかけて土地をまとめ、緑化していくような、都市のリノベーションも今後大切なことの一つだと考えます。

西公園近くのオイルタンクがいい例かもしれません。あそこに存在する必要はあるのでしょうか。博多港全体を考えた時、私にはそうだ

と思えません。これまでの開発で「しょうがないからここへ」とやむなく配置していた機能を、時間をかけて集約、再配置する必要があると思いますし、そのためには将来の土地利用再編に備えてしっかりしたビジョンを整えておくことが必要不可欠なのです。

こういう都市のリノベーションは腰を据えて長期で取り組まなければなりません、今はそうした余裕が行政にも企業にもなかなかないですね。そうすると、美しくない街に変貌していくかもしれません。時間をかけてきちんと機能誘導していけるかどうか。大変難しいのは理解できますが、更地でもない限り、それに正面から取り組むしかないでしょう。

その意味で、「天神明治通り街づくり協議会」の活動には期待しています。民間主導で整合性の取れた再開発ができれば、都心の魅力アップのモデルケースにもなることでしょう。

多種多様なサービス業が生まれ、育つ街へ

冒頭に触れましたが、今後の成長産業が何なのかは見通しづらいです。広義の環境産業は伸びるでしょう。家電の省エネ化や、省エネ推進のソフトウェア開発など、環境産業の範疇を定義するのは少々難しいですけれど。

そしてもう一つ、医療産業も伸びるでしょう。但し、日本の医薬業と医療機器業は、2009年には2.5兆円の貿易赤字を出し、8年連続で赤字幅が拡大しているくらい脆弱で、これらを産業としてきちんと強化しないと、せつかくの需要が外資に流れる可能性が高いですね。産業強化となれば経済産業省の役割ですが、こと医薬や医療機器関連産業となると、厚生労働省や農林水産省の管轄とも重なって動けず、縦割り行政の弊害が現れています。それに関係して、医療ツーリズムも弱いですね。魅力的な外資の医療企業を誘致しようとしても、日本国内の医師法など制度が立ちはだかるのが現状です。

雇用が第3次産業に支えられることは間違いないでしょう。福岡市には多種多様なサービス業が新しく生まれ、育つ街であってほしいと思います。

そのためには若い人を集めることがポイントですね。大名から今泉にかけてのように、ほどほどに綺麗で、家賃も比較的安価なインキュベーターエリアやファッションストリートがあるのはいいですね。これが綺麗すぎると家賃が高くて集まりにくくなりますし、猥雑すぎると治安悪化などの恐れが出てきます。

ハイレベル大学が地域の産業振興に貢献を

若者を集める都市の最大のツールは大学です。しかし、福岡都市圏の大学は、単科大学で規模が小さく、ロースクールなども小規模で実績も上がらないとなると、総崩れするのではないかと危惧しています。福岡市内や福岡都市圏のマーケットを前提としていたのでは、大学経営は困難となります。福岡都市圏の大学を九州大学の跡地に集めて、複合型キャンパスの新しいモデルとしてはどうでしょうか。大学の合併ではなく、キャンパスの統合です。科目の相互履修や、図書館、事務、クラブ活動、学食などの共通化も可能となり、共同で新しい学部や大学院を設置することも容易になります。県立図書館なども移転するとなおいいでしょう。

今後は大学が地域の産業振興に果たす役割もさらに大きくなります。これまでの福岡市の産業振興は、地域の大学のポテンシャルを十分には生かしていなかったように思います。

福岡市がエンターテイメントと支店経済に支えられる「他力本願都市」から脱却し、産業政策をきちんと掲げた「自立都市」になるように、これからは大学と行政、産業界の連携が必須だと信じています。

インタビュー日:2011/7/15 文責:URC 白浜