

■財団法人福岡アジア都市研究所 平成 23 年度第 2 回都市セミナー 開催要旨

●日 時 平成 23 年 5 月 24 日 (火) 13:30～17:20

●会 場 西日本新聞会館 16 階 福岡国際ホール

●基 調 講 演

テーマ：「新幹線でつながる『元気都市』を目指して」

鹿内 博 (青森市長)

●事 例 報 告

テーマ：「他都市に学ぶ都市型風景街道」—大阪・広島的事例を中心に—

石橋 知也 (福岡大学工学部社会デザイン工学科 助教)

●パネルディスカッション

テーマ：「九州新幹線開通と都市の魅力の創造」

コーディネーター 井上 裕之 (西日本新聞社 報道センター部長)

パネリスト 高島 宗一郎 (福岡市長)

橋本 康志 (鳥栖市長)

檜原 利則 (久留米市長)

幸山 政史 (熊本市長)

アドバイザー 鹿内 博 (青森市長)

●提言とまとめ

樗木 武 (財団法人福岡アジア都市研究所 顧問)

[順不同・敬称略]

1. 開会挨拶 (13:30)

福岡県副知事 山崎 建典 氏より開会挨拶

福岡県副知事の山崎でございます。本日はこのシンポジウムを開催しましたところ、このように多数ご参加いただきました。ありがとうございます。心から感謝を申し上げます。また、青森の鹿内市長、遠くから本当にありがとうございます。

先程、鹿内市長と、九州新幹線が全線開通して青森から鹿児島までレールで繋がったということで、一度、青森から鹿児島まで新幹線で行ってみたいなといったお話をしておりました。日本の新幹線はご承知のとおり、1964年、東京オリンピックに合わせて東海道新幹線からスタートし、それから1975年に山陽新幹線が博多まで延伸し、さらに36年かかりまして、九州新幹線が今年3月19日に全線開業したわけです。非常に時間短縮効果が大きく、今日は久留米市長がお見えですが、博多から久留米まで新幹線だと15分で到着します。私が県庁の部屋を出て天神に来るまで15～20分ぐらいかかりますが、そういった感覚の時間で、博多から乗車してトンネルを過ぎたらすぐ久留米に着くという時間短縮効果です。鹿児島も博多から最短1時間20分弱で行けるということです。

新幹線は大きな時間短縮効果をもたらしましたが、「時間が短くなったから」というだけで人が来るわけではありません。それぞれの地域の魅力がないと、誰も駅で降りないことになります。九州新幹線の全線開業に至るまで30数年、先輩方に大変なご尽力・ご苦勞をさせていただいて今年3月12日を迎えました。この新幹線をどのように活用し、九州が一つになる

のかが、今の時代に生きている我々の重い責任であると考えているところです。

一つには、観光とビジネスの交流人口をいかに増大させていくかです。それぞれ新しい駅を中心として、官民一体となつての取り組みが既に行われていますけれども、この機会に故郷の新しい観光資源を磨きあげて、あるいは産品を磨きあげてブランド化して、しかも一つ一つではなく、県南や鳥栖などとの連携を取っていくには、いろんなアクセスも重要になってきますし、そうした取り組みが必要となってきます。アジアのゲートウェイとして、アジアと一緒に九州も発展していく必要があることは、全ての政策について言えることです。

特に観光では、原発に関する風評被害がありまして、海外からの観光客が激減しています。1週間ほど前、九州知事会がソウルに行き、街頭で「九州にぜひおいでいただきたい」とPR活動をしてきました。中国に対しても同様に発信していく必要があると思います。鹿児島から博多まで新幹線に乗って80分ぐらいで着き、それからビートルに乗って釜山に着きますと、今度はKTXという高速鉄道が昨年10月に釜山～ソウル間で走っていますので、海を渡ってではありませんが、一本道ができたような感じがします。これを活用し、海外の観光客をいかに取り込んでいくかが二つ目の課題です。

そして、交流人口だけでなく、定住人口をいかに増やすかです。一つの都市に皆が集中するのではなく、職場は都市にあつても、もうちょっと田舎で暮らせるような時間短縮効果が新幹線でできているわけです。今日は市長がお見えではありませんが、大牟田市は、鹿児島へも北九州へも、新幹線を使えば1時間で通勤できます。これは費用の問題はありますが、十分に可能性のある時間です。いかにその地域に魅力があるか、ということになってくると思います。

東日本大震災が発生して沈滞ムードが続いていますが、九州新幹線の全線開業という大きなインフラ整備を契機に、九州が一つになって、元気になって、東日本にこの元気を発信できるように、行政としても全力を挙げて参りますので、それぞれの立場でご尽力をいただけたらと思います。

本日のシンポジウムが、参加していただいた皆様にとって、実りの多いものでありますよう心から祈念しまして、挨拶に代えさせていただきます。本日はありがとうございます。

2. 基調講演 (13:40~14:30)

鹿内 博 氏 (青森市長) による基調講演

テーマ: 「新幹線でつながる『元気都市』を目指して」

こんにちは。青森市長の鹿内です。今日はこのシンポジウムにお招きいただき、発言をする機会をいただき、心から感謝を申し上げます。

先程の山崎副知事のお話で九州新幹線を36年待たれたとのことでしたが、私どもは整備計画から新青森駅開業まで37年待ちました。まさに悲願の新幹線開業でして、そういう東北新幹線と九州新幹線が一本のレールで繋がり、青森から鹿児島まで10時間少しで行けるということで、途中2度乗り換えは必要ですが、一度は新幹線で青森から鹿児島まで行ってみたいと考えております。

そして、この度の東日本大震災では、九州の各市長や、九州の皆様から多くの励まし、支援をいただき心から感謝を申し上げます。先程、久留米市長ともお話ししましたが、東京の都市センタービルの中で、九州の各市長と一緒に仕事をさせていただき、また中核市としての

お付き合いをさせていただいておりますが、そうした普段からの付き合いがあり、さらに今回の震災を機に、近い立場でご支援いただいていることを改めて心強く感じました。私ども青森市も、職員を現地に派遣したり、福島県から避難された方の受け入れをしたり、いろいろな取り組みをしています。東北全体、日本全体がこの震災によって大きなショックを受けています。東北新幹線の開業は、これまでなかなか交通網の整備が進まなかったものが、新幹線によって繋がったわけで、東北は一つだという思いを強くしたのですが、それを震災によってまた感じました。その意味では、この震災に向かって東北が一つになって、皆様のご支援をいただきながら、何としてもこの苦難を乗り越えなければならないと考えております。どうぞ東北、そして被災された地域に一層のご支援をお願い申し上げます。

この福岡には、北東北3県のアンテナショップがあり、青森県・秋田県・岩手県の3県が皆様に大変お世話になっています。特に、先般のゴールデンウィークには大きなご支援をいただいたと先程伺いました。改めて感謝を申し上げたいと思います。それから、私ども青森市には「ねぶた」がありますが、長崎県の福江市でかなり前からお世話になってやっています。また、鹿児島県南九州市、旧知覧町では、弘前に近い旧平田町、現在は平賀町と言いますが、そのねぶたが「知覧ねぶた」として出ているようです。去る3月12日に九州新幹線の開業イベントが予定され、南九州で行われている青森のねぶたを、鹿児島中央駅の前で見ることができるとして私も伺ったのですが、残念ながら震災のために見られなくなり青森に帰りました。さらに、青森市と鹿児島県の屋久島町とは友好盟約の締結をさせていただいてまして、屋久島の縄文太鼓をこの9月に青森市で披露していただくことになっています。屋久島と、青森にある白神山地は、日本初の世界自然遺産として平成5年に共に登録されました。そして、青森市では三内丸山にある縄文遺跡の世界文化遺産登録を目指してまして、そうなりますと、縄文杉のある屋久島との繋がりも一層強まっていくと思いますし、佐賀県の吉野ヶ里遺跡と三内丸山遺跡とは、日本の歴史を語る上で大変重要な遺跡だということにおいても、また共通点があるかと思えます。青森にはこうした九州との繋がりがあります。

皆様のお手元には『一路青森 うまし、うつくし、北のまほろば』というパンフレットがあるかと思いますが、今回の新幹線開業時にムードを高めるよう作成しました。もちろん、青森県だけではなく、九州でも全ての地域が美味しく、美しく、豊かであることは誰も認めるところですが、今回はこのようなタイトルで青森の宣伝をさせていただき、首都圏でのPR等も実施しました。新青森までは去年12月4日に開業しまして、今年3月5日に「はやぶさ」がデビューしました。東京～新青森間が3時間10分で、さらにいずれは3時間になる予定ですが、3月11日の東日本大震災で、ホテル・旅館等の予約はほとんどキャンセルになってしまいました。今年度は八戸、弘前も入れた青森県全体で、新幹線開業ということもあって多分100程度のコンベンションが予定されていましたが、これも大震災の影響で4～5月のコンベンションはほとんど中止になりました。中には、例えば「B級グルメ東北グランプリ」は秋に開催しますし、「東北祭り」は予定どおり行いますし、JTBと一緒に6月にする予定でした「森のにぎわい」は9月に延期するなど、実施される行事もあります。

新幹線はゴールデンウィーク中の4月29日によりやく全線運転再開しました。ですが、当初、3時間少しかつた東京～新青森間が、今では約4時間かかっています。今回の開業前、青森と東京の間は八戸で乗り換えていましたが、乗り換えこそ無いものの、時間的にはそれと同じくらいの時間を要しています。新幹線は走ってはいますが「本当に新幹線が開業したんだ」という実感は十分ではありません。ゴールデンウィーク期間中の旅行客も、去年と比

較して大幅ダウンしています。4月23日からJR各社によるデスティネーションキャンペーンを大々的にやる予定でしたが、震災に伴って、少し控えめに展開させていただいています。デスティネーションキャンペーンについては、またJRの協力を得なければならないでしょうが、もう一度機会を見てやり直すと申しませうか、二度目のキャンペーンをやって、言わば「二度目の新幹線元年」にしたいと考えています。『一緒に青森』と書かれた缶バッジ、これには「頑張ろう日本、一緒に青森」と書いてあります。震災後、自粛ムードが続きましたので、とてもこれでは持たない、春祭りからやっていこうということで、被災地の方を応援しようと「頑張ろう日本」と書き、同時にこのバッジ等でカンパをお願いしたり、いろんなイベントをやって、その売り上げの一部を義援金に回すなどしたりして、なんとか被災地の方も地域経済も元気づける、応援するというので、この缶バッジをしています。今の状況はこういったところです。

スライドをご覧ください。青森市がこういう場所にあることは皆様ご承知だと思います。人口およそ30万人。よく見ると、この県の形を180度ひっくり返すと鹿児島県の形になるのではないかと、つまり、下北半島が薩摩半島、津軽半島が大隅半島で、青森市の辺りが鹿児島市というように、なんとなく似ていうような形です。

青森市は、青函連絡船をはじめとする交通の要衝として栄えてきました。東北新幹線の建設の歩みを先程少し申し上げましたが、まさに37年、整備計画が成立したのが昭和48年ですから、非常に長い時間をかけて今日に至りました。“整備”新幹線はいつの間にか“政治”新幹線となり、まさに政治に翻弄されてきました。あばら骨に相当するような他の新幹線が先に作られ、国土の背骨である東北新幹線も九州新幹線も後回しになった、と私は思っています。本来であれば、東北新幹線も九州新幹線ももっと早く作られるはずだったのが、政治に翻弄されて遅れて完成し、そして地方自治体の負担が求められ、並行在来線が地元へ押しつけられるというように、地元負担が増えている状況です。そういう面では、新幹線の歴史は日本の政治の歴史でもあるのかもしれませんが、そうした背景があって、それだけに待望の新幹線の開業に期待をし、計画をして「さあ、やろう！」という時の大震災ですので、ここは何としても乗り切らなければならない、ということをお願いしたいと思います。

東京～青森間の新幹線は過去には盛岡乗り換えで4時間27分、それから八戸乗り換えになって約4時間。今回の開業で3時間10分、そして将来には3時間となります。今回の開業によって、東北6県の県庁所在地は、山形と秋田はミニ新幹線ですが、全て新幹線で繋がりました。そして、青森～鹿児島間もまさにレールで繋がりましたので、これを大切に活かさなければならないと思っています。

3月12日、私は鹿児島での九州新幹線開業イベントに参加するため鹿児島市にいましたが、11日に起きた震災のため、急遽青森に帰らざるを得なくなりました。その11日の午後2時46分の地震発生時、私は鹿児島市の森市長のお部屋で、市長と握手をし「明日の開業、おめでとう」という話で盛り上がっていました。スライドの左上の写真は、去年12月4日に新青森駅が開業した際、森市長においでいただいて握手をした時のものです。「鹿児島と青森と一緒にあって、何かやりませう」という話をしていたのですが、3月11日に急遽青森に戻りましたので、それ以降、一緒にはまだ何もやっていません。今後、ぜひ何かを一緒にやらなければならないと思っています。これまでも、鹿児島の「黒」、青森の「赤」、この赤と黒のコラボレーションで、大阪での食のフェアや、鹿児島での鹿児島県と青森県のフェアなどいろんな取り組みをしてきましたが、今回の新幹線開業でさらに絆を強くしていきたいと思っ

います。

このスライドは、青森市が抱える課題を表しています。新青森駅、さらに七戸十和田、八戸と青森県内には3つの新幹線駅があります。青森市の場合、鹿児島とは違い、市中心部にある青森駅ではない別の場所に新しい駅ができました。今まで町が無かった場所に新しく町を作るということで、これが市中心部から4kmほど離れています。ですから“新”青森駅なのですが、それ故、私どもにとっては二つのまちづくりという非常に難しいものがあり、この困難を克服していかなければなりません。この新青森駅の周辺には、土地区画整理事業で市が保有する土地がかなり多くありますので、これをまちづくりのためにどう使うかという土地の使い方も課題ですし、また、新青森駅と青森駅間の交通と言いましょか、連絡をどうするかということもあります。さらに、並行在来線「青い森鉄道」の運営、これは県が中心ですけれども、市としてもその利活用などで一定の役割を果たしていく必要があります。

それから、観光施設が青森市内には点在していますので、2つの駅と観光地・観光施設をどう繋げ、どうまちづくりをしていくのか、青森市は大きな問題として取り組んでいます。新幹線もありますが、青森空港もありますし、高速道路も走っていますし、北海道へは海の航路もあります。こうした陸・海・空の交通の要衝として、新幹線との役割分担、あるいは連携をし、その利便性を活かしていくことが今後求められます。

もう一つは、雪を克服するということです。普通の年で除雪経費が20億円程度かかります。20億というと小学校を一つ建てるぐらいのお金で、それが除雪で消えていきます。札幌市さんの除雪費用は150億円ぐらいかかるという市長の話でしたが、雪を克服していくことも当然大きな課題です。

今回の新幹線開業に向けては、いろんな取り組みをしてきましたので、それについての紹介をさせていただきます。「ワ・ラッセ」という施設を今年1月にオープンしました。ねぶたは先程お話しましたように九州でも展開させてもらっていますし、千葉県柏市、茨城県つくば市、東京都世田谷区でもさせてもらっています。こうしたねぶたをいつでも見られるように、この施設を作りました。しかし、それと同時に、本番にもおいでいただければありがたいとも思います。8月2日から8月7日まで、大きなねぶたが22台、子供ねぶたは日によって違いますが10数~20台程度出ます。

二次交通については、並行在来線、JR在来線、新幹線が入り組んでいますので、これらとの連携をしっかりと取っていきたくと考えています。リゾート列車、これはJRが青森駅を中心に下北半島へ、それから西方面にJR、路線バス、青い森鉄道。路線バスには市営バスと民間バスがあって、それが青森駅と新青森駅を繋ぐ、あるいは県内の観光地を繋ぐという形になります。

この写真のバスは「ねぶたん号」です。市内を周回しますが、1日何回乗り降りしても大人は500円、小学生は250円です。乗り降りの度に運賃を払う場合は1回200円で、支払い方法はどちらかを選べる形です。新青森駅から青森駅までを中心として回ります。地元の商店やイトーヨーカドー、市民病院等もルートに入っているの、観光客も市民もどちらも使えるものです。それから、新青森駅と青森駅の間は距離がありますので、それを結ぶ二次交通として、1,500円の定額タクシーも運行しています。

次に、市民意識の醸成です。新幹線でおいでの皆さんを市民がお迎えしています。こうしたイベントをしながら、新青森駅の近くに「縄文公園」という公園を作りました。そこに1,500人の市民が集まって15,000本の植樹をしたり、クリーンキャンペーンや花いっぱい運動もし

たりしました。そうしましたら、沖館中学校さんが修学旅行の際、上野駅で「青森に新幹線ができます」という宣伝をしてくれたり、ある小学校では、ねぶたの時に使う花笠を新幹線で来られた方々にプレゼントしたり、市民が新幹線の歌や踊りを作ったり、様々な形で市民意識が高まっています。青森県の東京県人会も、青森駅との祭典を東京で開催して新幹線開業ムードを盛り上げ、そこで物産を売られたりしました。こうした新幹線開業を機にした動きが一過性ではなく続き、青森市にもっと愛着、自信や誇りを持ってもらえるようになれば、そして市が発展・向上していければという思いで、様々な活動を展開してきました。

これは「ラブ青森サポーター」で、130人近い方が様々なイベントに参加しています。サポーターがおもてなしの心を率先して実践する、例えば、花いっぱい運動やクリーンキャンペーンを行うことで、市民が主役の青森のまちづくりが進み、発展していければと願っています。

情報発信ですが、千葉県柏市でPRした際の写真です。つくば市や世田谷でもPRしました。東京の表参道では去年の11月と1月の2回ねぶたをしました。弘前、五所川原、八戸のねぶたを明治神宮に展示したりもしましたが、首都圏を中心に情報発信しています。そのほか、四季の各シーズンに多数のイベントを開催し、それによって市民意識を高めたり、ボランティア活動を促進したりしています。これまでなかった冬のイベントも、新幹線開業を契機に去年暮れから始めました。光と紙のページェント、冬にねぶたをイメージして祭りができないかということで始めました。冬はねぶたをしまませんが、ワ・ラッセも出来てねぶたが常設されていますから、それを今年2月に運行してみました。新幹線開業を機に、なんとか青森の良さ・魅力を冬にも新たに作り出せないかということです。また、青森では津軽三味線、津軽民謡、共同湯など広く知られていますから、これらも情報発信していきたいと思っています。

今後一層、青森のまちの魅力をさらに磨きあげ、新たな魅力を作り上げなければならないと思っています。例えば、棟方志功もそうで、今月、当地の美術館で棟方志功展が開催されるようですが、非常にありがたいです。全国各地で棟方志功展が行われたりしますが、そういう機会を活かして青森のまちの魅力をさらに磨きあげていきたいところです。

青森は海から生まれた街です。今、海を中心にワ・ラッセもそうですし、青函連絡船八甲田丸が記念展示されたりしています。JR 東日本が「A-FACTORY」という食の工房を、新幹線開業を機に海辺に開業されました。アスパムもあります。これらに代表されるような、海を活かしたまちづくりを進めたいと思っています。

「青森街てく」という、ボランティアガイドによるまち歩きのご案内をさせていただいています。海、食、歴史の3コースがありますが、これは「長崎さるく」の真似をしたものです。長崎の方にご指導いただき実現に至ったもので、感謝しております。

これは浅虫温泉です。私どもは“東北の熱海”と謳っていますが、残念ながら観光客は減っています。新幹線開業で一旦はかなり満室になったのですが、震災でそれらが殆どキャンセルされました。もう一度震災前の浅虫温泉にしようと、いろんな取り組みを始めています。実は、鹿児島市と青森市が街中の銭湯数が日本一だと、数で見ると東の横綱は青森市、西の横綱は鹿児島市ということですので、この街中の温泉・銭湯を活かしたまちづくりを進めようとしているところです。

食では、「青森のつけどん」が有名になりつつあります。好きなものを丼飯に乗せていく、オーダーメイドの海鮮丼をイメージしていただければ結構ですが、大体1,000円ぐらいで食べられます。他にも寿司、生姜味噌おでん、県内で言えば大間のマグロや八戸のイカ、サバ、

農産品ではリンゴやサクランボなど、県内の美味しい食材が全て青森市に集まります。こうした青森の食を楽しみながら、三味線や民謡を聞き、ねぶたを楽しんでいただきたいと思っています。B級グルメの生姜味噌おでん、八戸せんべい汁、味噌カレー、牛乳ラーメンなどを、ぜひ青森にお越しただいて召し上がっていただければ幸いです。

棟方志功、淡谷のり子など、多くの芸術関係者を青森は輩出しています。そうした歴史を活かし、芸術のまち・音楽のまちということも目指していきたいと考えています。

今後の戦略として、「元気都市青森」というタイトルの、去年12月に市議会で可決された総合計画を策定しました。リーディングプロジェクトに広域連携があります。多くの市民の方から「市長、新幹線で何が良くなるんだ？ 東京に買い物に行かれてしまうんじゃないか？」と、ストロー現象を心配する声をいただきました。更に、平成27年度には北海道新幹線が函館まで開業するので、5年後には青森が通過駅になることの心配があります。新幹線開業のプラス面以上に将来への不安の方が多くあります。私も、その不安は現実問題として否定しません。さらに目を全国に向ければ、九州新幹線が全線開業し、北陸新幹線も近々延伸開業しますから、全国的な都市間競争に確実に入ります。ですから、私はまちの魅力を築き上げ、市民自らがまちに誇りや愛着を持つことで、都市間競争に負けないようにする。そのために様々な取り組みをしなければならないと、自分自身に言い聞かせてきました。

私が市長に就任して2年1カ月少々になります。前市長は20年在職され、土台は前市長が作ってこられ、私はそれを受け継ぎました。イベントやまちづくりの方向も概ね決まっています。そうした中で、いかに新幹線の開業効果を高め、都市間競争に勝っていくかを考えた時、私は広域連携によって、共に作る“共創”を目指すべきだと思うのです。共創でなければこれからの競争を乗り越えることはできないだろう、そうした思いから示したのが広域連携の一つである、青森と函館間の青函広域圏です。福岡が140万都市ですが、青森と函館と弘前を合わせると140万人規模になります。新幹線で青森と函館は現在2時間かかるのが40分で結ばれます。函館にないものを青森が、青森にないものを函館がそれぞれ有しています。それに津軽圏が連携することで、競争に勝つ地域づくりを共創する時代にしなければならないと考えています。

今回の震災で言えることの一つとして、一箇所に集中させるといろいろな問題が発生するので、分散させなければならないということがあります。政治的な地方分権、あるいは社会的な地方分散は新幹線により加速するでしょう。位置的に青森市は県の真中にあります。今回の地震で、県の太平洋側にある道路や港湾、鉄道は現在も使えない所があります。ですが、日本海側のそれらは機能しました。青森市でも石油やいろいろなものが足りないことでずいぶん困りましたが、それは東北の物流・流通の中心が仙台だったからで、そのルートが使えない時に日本海側の道路、海路、鉄道を使って石油や物資が入ってきました。仙台と青森を結ぶ新幹線は縦軸ですが、今後は様々な軸を作り、確保していくことが必要になるかなと思います。

青函交流圏では、津軽、下北、八戸などでこの図にあるような広域的な活動をしています。冒頭で述べた「がんばろう日本、一緒に青森」を合言葉にしています。また、東北市長会として、政府や各政党に仙台市長と八戸市長と私の3人で諸々の陳情に行った際、「自粛ムードで春祭りも何もできないが、そうではなく、東北が元気だと示せることをやろうじゃないか」という話になりました。その結果、青森のねぶた、秋田の竿燈、盛岡のさんさ踊り、山形の花笠、福島のわらじ踊り、そして仙台の七夕が7月に仙台に集まり、「東北は元気で、祭りを

やるんだ！」と情報発信しようということになっています。青森、そして東北の各観光地も農水産物も、中国や韓国などの海外から「原発事故の影響はなく、安全なのか？」という声が寄せられています。ですので、この祭りを通じて「安全・安心だよ」というメッセージを伝えたいと思っています。

話は新幹線に戻りますが、東北6県の県庁所在地が全て新幹線でつながり、横軸と縦軸がまさにできたタイミングで震災が起き、それを機に「東北は一つだ」と一層絆が強くなりました。また、青森から鹿児島まで新幹線でつながり、まさに日本全体がつながった、国土の背骨でつながったと感じました。このつながりというか絆を大事にしていかなければなりません。今回の震災の影響を克服していく上でも、東北は一緒にやる機運になっていますし、新幹線を通じて日本全体で一緒になって乗り越えていけると思っています。できればそういう交流の機会を持てればいいなと思っています。鹿児島市の森市長とは、鹿児島でやろうと約束した事がまだ実現していませんし、青森は鹿児島の皆さんから東北新幹線開業のお祝いをいただいているが、私どもはまだ九州新幹線開業のお祝いが出来ていませんから、そうしたことをしたいと思っています。東北も九州も震災で当初計画どおりになっていない面もありますが、気持ちを新たに新幹線開業効果を大きく活かすことで、震災の影響を乗り越えて行く力になればいいなと考えています。

ご清聴ありがとうございました。

3. 事例報告 (14:30~14:50)

石橋 知也 氏 (福岡大学工学部社会デザイン工学科助教) による事例報告

テーマ：『他都市に学ぶ都市型風景街道』—大阪・広島的事例を中心に—

本日はこのような形で発表する機会を与えていただきありがとうございます。「他都市に学ぶ都市型風景街道」と題し、発表させていただきます。私は「福博：シーニックバイウエイ研究会」の委員として研究等に関わっており、その流れで本日発表をさせていただきます。

まず、本日の報告の流れです。鹿児島と青森の間にあります大阪で、市街地を中心とした風景街道の取り組みが行われていますので、その取り組みの説明をさせていただきます。それから、都市河川の取り組みが非常に活発な広島の事例、この2つの事例を踏まえて、福岡において、都市型風景街道が今後どのようにあるべきかの課題と展望を整理させていただく、という流れで進めていきたいと思っております。

日本風景街道は、この図にありますように道を媒体とし、迎える地域と訪れる人の交流の場を図ることを目指す取り組みです。アメリカのシーニックバイウエイの日本版とも言われていて、2010年11月時点で全国120ルートが国土交通省により選定されています。その中でも、都市型風景街道という取り組みは非常に稀です。

大阪市での取り組みをご説明します。右に図がありますが、大阪駅があり、国道25号線の御堂筋があり、川に挟まれた中洲が中ノ島です。このエリアを中心に活動が行われていますが、最も注目すべきは、「車中心の道から、歩行者が安全・安心・快適に利用できる人の道へと変化させていく」という期待をもった取り組みになっていることです。この取り組みの活動主体は、地域のまちづくり組織4団体、道路管理者2団体、これらがパートナーシップを組み、「中ノ島・御堂筋 SBJ 連絡協議会」というものを組織しています。ここでは、中ノ島と御堂筋についてそれぞれ要点を説明します。

まず中ノ島は、河川に囲まれている中洲です。昼間人口が圧倒的に多いエリアです。ここは「水の都 大阪」という再生構想の下、都市再生緊急整備地域、水都再生 水の回廊という位置づけで、大阪駅と御堂筋のちょうど中間エリアとして、水辺を活かした文化、ビジネスの交流拠点の形成が求められています。この中ノ島地区の課題としては、水系景観がいかに向上できるか、途中をどのように高度利用していくか、都市基盤整備をどのようにしていくか、地域プロモーションをどのように今後展開していくかが挙げられます。歩行者ネットワーク構想が打ち立てられており、中ノ島をぐるりと回れるような遊歩道や広場があり、さらにそうしたものをネットワークさせていこうという整備がなされており、実際の現場は川沿いをゆったり歩くことができます。また、歴史的な橋や文化的公共施設もこの中ノ島エリアには点在しています。中ノ島エリアでは、特にまちづくり理念、都市ビジョンということでこの3点に集約されるのですが、「水系景観を活かして」「環境に配慮した住みやすく」「楽しく歩けるまち」とか、「歴史文化を活かした文化・国際・ビジネスの交流拠点」「周辺の地域と連携してにぎわいと活気に満ちた、国際的な観光集客拠点」といったものが理念として掲げられています。都市ビジョンの中でアクションプランがあるんですが、特に中ノ島ブランドをしっかり構築してプロモーションしていくといった、タウンマネジメントの強化が挙げられているのが特徴です。一方、これは拠点施設になるのですが、川の駅ということで、京都から熊野にいたる舟運と陸路の中継地点、結節点になる建築空間というものが進められています。近くの京阪電車の駅や水上交通、水辺のプロムナード、それらが連絡をして、重要な役割を持っています。

御堂筋エリアの話をしたと思います。御堂筋では、ここで断面図を示しているように、町並みの形成を意識した開発が行われています。このように建物の高さを（例えば）50mにする規制をしたり、壁面の高さを統一したりするような提案がなされています。一方で、土地開発、建築開発においての規制改革も試みられています。開発促進のため、その逆に過剰投資を避けるための規制改革、建物の1階を有効に利用するための策、歩行者空間の魅力を高めるためにセットバック部分を有効に活用するようなこと、等が提案されています。これは御堂筋の断面図ですが、車線が4車線あり、その横に側道があり、一番建物寄りの部分が現在の歩行者と自転車共存するエリアになっています。この街路の断面構成を再構築していくということが提案されていたり、側道部分においては、LRT やバスの走行空間、あるいはイベント空間として利用するフレキシブルな活用も提案されていたりします。これは実際の御堂筋の写真ですが、ケヤキが非常に美しい、風格のある街路になっています。御堂筋では彫刻の展示もされていますし、交通面では、自動車の交通量を減らすようなことが求められています。ブランド店の前にちょっとしたおしゃれなサインが置かれていたりしています。

大阪市での取り組みをまとめると、協議会を中心に、中長期的な将来ビジョンがきちんと打ち立てられています。御堂筋はパリのシャンゼリゼ通りを目指す、というような明確な目標が打ち出されています。一方で、風景街道ということで道路だけにとらわれず、中ノ島エリアにおいて水辺の空間を活かそうといった配慮もあります。また、企業市民としての積極的な参画も見受けられます。

続いて、広島市での取り組みですけれども、「水の都ひろしま」づくりという構想が策定されたのが平成2年です。平成15年にはそれが具体化していきますが、途中、平成14年には都市再生プロジェクトで、河川利用の特例措置を受けます。「つかう・つくる・つなぐ」という3つのキーワードで、4つの重点地区で水辺のオープンカフェ等を実施することになりま

した。これは実際の構想図ですが、本日はここを流れる京橋川と大田川の事例について簡単に報告します。

これは京橋川のオープンカフェですが、事業全体のスキームとして、国と県が河川管理者になっています。広島市は公園管理を行っています。そして、地元、出店者などいろんな関係者がいますが、「水の都ひろしま推進協議会」が中心になって全体を回すスキームになっています。オープンカフェにも2種類あり、建物の軒先に存在するオープンカフェと、独立店舗として存在するオープンカフェがあります。それらが京橋川の南側に点在するのですが、これらが設置された結果、不法駐輪や違法駐車が減少したり、河川沿いを歩く人たちが増加したりする効果が見られます。ここ5年ぐらいですと、特に独立店舗型では毎年5万人程度の集客があります。

一方、大田川は市が中心となって、市民の活動を補助して行くための助成活動、資金援助を行っています。川沿いの道に愛称をつける「通り名プロジェクト」を実施したり、環境護岸の清掃や草取りを市民が行う管理協定を、河川管理者と結んだりするといった取り組みが行われています。ポプラが持つ魅力や、水辺空間の重要性を国と市民団体に共有できていることが、連携が上手く取れている背景にあるとか、ここをなんとかしたいという行政側と、ここを利用したいという市民側との意見が合致して、こうした取り組みが推進されています。これは景観工学の中村良夫先生の言葉ですが、「名付けは空間に意味を与える行為であって、命名は物語の始まりで、名前があれば自然と広まる」とおっしゃられています。

広島市での取り組みを簡単にまとめますと、「水の都ひろしま」づくりということで、ここで行われる整備に影響を与える上下構想がきちっと存在しています。それから多様な活動や行動を可能にするハードとしての水系基盤が充実しています。国、県、市といった行政の連携を基本とした事業スキームもありますし、市民活動の舞台としての水辺空間の積極的な利用もあります。川沿いの規制緩和は社会実験の上手い活用事例だということです。

駆け足でのお話になりましたが、これまでの話をまとめます。福岡市における課題と展望ということで、先ほどの大阪・中ノ島ブランドの話をもう一度振り返りたいと思います。住みやすく美しく歩ける街だとか、文化国際ビジネスの交流拠点といった、大阪市における状況は福岡市とも符合すると考えられます。福岡市にとって、そのまま読み替えるとするならば、「住んでよし、訪れてよしの福岡ブランド」の確立を目指されなければならないと考えます。しかしながら、歴史や文化、芸術といった豊富な資源を、福岡あるいは博多は有しているにも関わらず、それらを束ねていける福岡ブランドが打ち立てられていないと考えます。ですので、私は、国体道路を基軸とした福岡ブランドを盛り込んだ都市ビジョンが必要とされているのではないかと思います。これは福岡の航空写真ですが、国体道路が東西に走っていて、那珂川と博多川もあります。すでに水辺と陸側をつなげる結節点では、福岡市が取り組まれたオープンカフェや、ベイサイドプレイスまで運航を始めた水上交通とか、那珂川の護岸整備、博多川の川沿いを向いた店舗など、非常にいい取り組みが始まっています。

大阪では御堂筋がパリのシャンゼリゼ通りを目指しました。それでは、福岡では国体道路がどんな断面道路構想を目指せばよいのか。那珂川と国体道路の結節点にあたる春吉橋の橋詰空間をどうしていくべきなのか、博多駅から国体道路を結ぶはかた駅前通りがどのようになれるのか・・・という検討がまだまだ足りません。これらを、広島や大阪の例を見た結果、今後の福岡の課題として替えさせていただきたいと思います。ご清聴ありがとうございました。

4. パネルディスカッション(15:15)

テーマ『九州新幹線開通と都市の魅力の創造』

コーディネーター 井上 裕之 (西日本新聞社 報道センター部長)

パネリスト 高島 宗一郎 (福岡市長)

橋本 康志 (鳥栖市長)

檜原 利則 (久留米市長)

幸山 政史 (熊本市長)

アドバイザー 鹿内 博 (青森市長)

井上氏：こんにちは。今日は青森市の鹿内市長をはじめ、皆様公務でお忙しい中時間を作っていただきありがとうございます。鹿内市長の基調講演の中に、今日の論点がほとんど含まれていたような気がしました。東日本大震災の教訓を踏まえたまちづくりのお話をされましたので、非常に中身が濃いお話を聞かせていただいたように思います。今日は鹿内市長のお話を踏まえながら、私ども九州の都市が九州新幹線をどうやって活かしていくか。活かすためにどういうことをしていけばいいか。それについて話を進めたいと思います。鹿内市長には要所でご発言いただきたいと思っていますので、よろしくお願ひします。

最初に、今日は九州新幹線でつながった4市の市長においていただきましたけれども、それぞれ地理的条件、人口、財政、規模等が異なります。都市の文化や歴史にも違いがありますので、最初に各市長から自己紹介を交えながら、今回の九州新幹線全線開通をどのように捉えられているのか、また、どのようにまちづくりに活かそうとされているのか、基本的な戦略をお聞かせいただきたいと思っています。全線開業から2カ月過ぎようとしていますので、今の段階での手ごたえも併せてお話いただければと思います。

幸山氏：熊本市長の幸山です。私はこの福岡で6年ちょっと生活しておりました。学生時代4年間と社会人になり銀行員をしていました2年ちょっとで、計6年余りの生活をこの福岡で送っておりました。学生時代はよく親富孝に行き、社会人になってからは少し中洲にも行けるようになった経験があります。それも20数年前ですので、当時はキャナルシティもありませんでしたし、福岡市の発展ぶりを東京、あるいは熊本から見ながら「凄いな」という思いを持って見えています。ただ、今後九州の一体化がますます進むことは間違いありません。各都市の個性を持ち寄って、九州一体の浮揚につなげていかなければならないと思っていますところでは。どうぞよろしくお願ひいたします。

早速ですが、まず九州新幹線全線開業の手ごたえからお話させていただきたいと思っています。滑り出しは、前日に大震災が発生してしまったため開業イベントがほとんど中止になり、やはり最初はなかなか厳しい状況でしたが、ゴールデンウィークはかなり新幹線効果が表れてきたのではないかと感じています。以前の在来線特急の時と比べて最初は30%増で、4割増を見込んでいたのがやや割るといふ状況だったんですが、ゴールデンウィーク前後からは50%増で、当初の予想を上回る利用状況にある数字が表れています。

熊本市にとって最大の観光資源はやはり熊本城です。この熊本城の入園者数も、4年前に築城400年を迎えてイベントを行う中で、かなり入園者が増えました。築城400年に合わせる形で大規模な本丸御殿を復元整備したのですが、それを契機にかなり賑わいました。一時期は年間入場者が70万人ぐらいでしたのが、200万人突破とその3倍以上の賑わいを見せたのですが、それが完成から1年、2年と経過して少しずつ元の状況に戻りつつあ

る中、今回初めて増加に転じたのはやはり新幹線全線開業効果だと感じました。ただ単に新幹線が来るようになっただけではなく、熊本城の中に新たな観光施設を整備したことも重なったのだと思います。このように、新幹線全線開業効果は徐々に上がってきていますし、そして、これからますます活かしていかなければならないと思っています。基本戦略、コンセプトとしては、いま熊本城の話をしました、歴史を大事にしたいと思っています。それから、もう一つの大きな特長として挙げているのが水です。先ほど、水の都として広島と大阪の事例紹介がありましたが、熊本は少し様相が変わりまして、地下水です。地下水なので目にしにくいわけですが、73万都市の熊本市の上水全てが地下水で賄われています。これは、阿蘇の火山灰が積もった地層が地下水にとって素晴らしい地層となっていることと同時に、加藤清正公をはじめ先人達が水田を広げていく中で、地下水の関与に大きく役立ったという歴史、あるいは人、大きな自然の営みの中で地下水100%の恩恵を今受けているということをお大事にしたいと思っています。現在中核市ですが、来年4月の政令指定都市への移行準備をしている都市ですが、市の中心部においても歴史、水、緑が大変豊かな市だという特色をしっかりと打ち出していきたいと思っています。

榑原氏：久留米市長の榑原です。簡単に自己紹介をさせていただきますと、私も学生時代は4年間福岡で過ごし、久留米市職員として長く勤めました。そして、昨年2月から久留米市長を務めています。九州新幹線が全線開業しましたが、これは久留米市にとって長い間の大きな悲願でした。久留米・鳥栖地区に新幹線が通るのか、駅ができるのか、長い間決まらず、さらにはJR久留米駅周辺の賑わいが落ちて行く状況だったので、まちの活性化のためには九州新幹線が開通し、JR久留米駅周辺が元気になってほしいという市民の皆を含めた様々な願いが長い間続いていました。ただ、新幹線のことを考える中で、心配が先に立ったということもありました。というのは「ストロー現象」を心配したからです。新幹線は多くの人をより早く遠くに運ぶ機能をもつ鉄道ですので、福岡市や熊本市といった大きな都市に飲み込まれるのではないだろうか、という心配がかなりあったことを今、思い出します。そうした中、新幹線の開業をまちの発展につなげる必要があるということで、久留米市では3つの基本的な戦略を立てました。その1点目は玄関口を立派なものにしようということです。以前のJR久留米駅は大変古く、出入口も東側にしかありませんでした。そこで、市の事業で駅の東西を結ぶ通路や、駅周辺広場を東西それぞれに作りました。JR久留米駅の周辺は有馬藩の城下で、歴史的な建物、そして水天宮はじめ神社仏閣が集積していますので、それらを線で結ぶプロムナード作りと合わせ、駅周辺を久留米の玄関口としてハブ整備を行ってきました。併せて、二次交通として、様々なバス関係の利便性を高めるための施策や、駐車場の整備を行ってきました。

2点目は定住を促すための仕組み作りです。子育て支援はじめ、教育や福祉の面で久留米市に住んでいただけるようなまちづくりを進めなければならないということです。JR久留米駅前には再開発事業で民間による35階建てマンションができ、今現在も市の中心部に新たなマンションが複数建築中ですが、本当に住んでみたいと思われるまちづくりを進めようというのが2点目です。

3点目は交流です。来街してもらえるような観光資源の開発として、周辺のプロムナード整備。長崎さるくを参考にした「まち旅博覧会」。石橋美術館を中心とした文化・芸術による観光振興。自然豊かな耳納北麓や里山を中心とした観光商品作り。これらに必要なことを今日まで進めてきました。今の時点での手ごたえとしては、新幹線利用が在来線の時

と比べて約4割増とのことで、ホッとしているのが正直なところです。石橋美術館では新幹線開業記念で青木繁展を行い、昨年に比べて約3倍の来客があったそうですし、市の関係団体がJR久留米駅に売店を出しているのですが、その売上も2倍になるなど、新幹線開業効果が表れていると感じています。

井上氏：続いて橋本市長に伺いますが、鳥栖と久留米の間は新幹線に乗ると何分ぐらいですか？

橋本氏：3分ぐらいです。

井上氏：この距離に二つの駅が必要かどうか様々な論がある中で、極めて隣接した駅ができたわけですが、その辺の認識を踏まえてお話しただければと思います。

橋本氏：鳥栖市長の橋本です。この場に本当に並んでもいいのだろうか？と思いながら参りました。それぞれ147万、30万都、74万という大きな人口を抱えた都市ですが、鳥栖市は人口6万9千人。面積も72平方キロで、半分は山ですので実際には36平方キロぐらいで生活が営まれています。ただ、小さな市ですが、新鳥栖駅ができて市内のJR駅は6駅になりまして、市内の基幹的公共交通機関がJRという大変珍しい市です。鳥栖市の特徴として、新幹線駅と高速道路インターチェンジの間が10分という近接性があります。また、おっしゃられたように、久留米駅と新鳥栖駅の駅間距離は日本の新幹線駅の中では最も近いものです。新鳥栖駅は、鹿児島ルートが計画された当初にはありませんでしたが、先人の努力で長崎ルートとの分岐も睨んで作られましたので、そこを大事にしていかなければならないと思っています。「新幹線は何本停まるのか？」とずいぶん喧しい話もありましたが、博多駅が131本、熊本駅は133本、久留米駅が101本、鳥栖が100本と絶妙な采配をいただいています。鳥栖駅は長崎線の乗換駅として浸透しており、在来線の特急は全て停まります。長崎線の特急に乗ると鳥栖駅と新鳥栖駅には全て停まりますが、これは大変ありがたいことです。長崎行と佐世保行の特急が一部編成分離されたことで、本数も17本増えて便利になりました。

新幹線沿線の各都市は、先程申し上げましたように大きな人口を有し、歴史や自然など様々な資源を豊富に持つということで、鳥栖はこのままでは埋没してしまうという大きな危機感がありました。博多～新鳥栖間は約10分ですので、ある意味で福岡市の一つの区程度の位置付けにしかありません。JR九州にしてみれば、博多で乗って新鳥栖で降りられては商売になりません。できれば鹿児島中央へ、せめて熊本ぐらいまでは乗って下さい、というのがJR九州の考えでしょうから、そこで敢えて新鳥栖で降りてもらうためには何をすべきか？というのが私どもの宿題です。

その意味でも、皆様のお手元のパンフレットにあります、重粒子線がん治療センターを市内に設置する工事を始めています。今の日本は全体の半数程度の方ががんになるという状況にありますが、重粒子線のがん治療は痛くない治療で、希望の光を与えるものです。骨肉腫はこの方法でないと治療できません。順調な滑り出しに向けて努力しているところです。

もう一つ、イベントでは今年の5月1～7日まで「ラ・フォル・ジュルネ」というクラシックの音楽祭を行いました。鳥栖周辺の6都市共催で実施しまして、5月5日はこどもの日ということで0歳から家族総出で演奏を聴いていただくこともできました。5月5～7日の3日間で6万1千人の方に演奏を聴いていただきましたが、クラシックのコンサートで6万人はなかなか無いだろうから、3万人ぐらい来ていただけたら幸いと思っていましたが、蓋を開けると1週間で延べ6万9千人ほど、鳥栖市の人口とほぼ同じ数の方が演奏

を聴いていただけたので、非常にありがたいと思っています。私も少々びっくりしたのですが、5月5日は演奏会場の壁の両側にベビーカーがズラッと並ぶ壮観な状況で、家族揃って一流の演奏を楽しんでいただきました。実際、新鳥栖駅でインタビューをしていた人に聞いたのですが、鹿児島、熊本、北九州等からこの音楽祭を目的に来られた方がいらっしやっただけで、その意味では交通の利便性を活かしたイベントだったかと思います。こうした視点から、これからも頑張っていきたいと思っています。

高島氏：福岡市長の高島です。九州新幹線全線開業をまちづくりにどう活かしていくか。まず、私の市長就任は昨年12月で、間もなく九州新幹線全線開業という時でした。新幹線全通にはメリットとデメリットがありますが、私はどちらかと言えば危機感を感じました。これまでは新幹線の西の終着点が博多だったのが、鹿児島が終点となると途中駅の一つになってしまうからです。途中の博多で降りていただくためには「博多には〇〇があるよ」としっかり発信していかなければいけません。市長になって思いますのに、福岡はいいものがたくさんあるけれど、ありすぎてそれに溺れてしまい、十分な発信ができていません。食を取っても、ラーメン、もつ鍋、水炊きがあり、魚もおいしいし、あれもこれもあります。文化や歴史も挙げたらキリがないぐらいあります。こういう中で、今の福岡のシティ観光と言いますと、いろんな魅力がありすぎて、何が売りなのか、福岡を代表する1枚の写真としてどれを使えばいいのか、はっきりしないのです。市長に就任してすぐの頃、幸山市長と鹿児島市長と一緒に韓国と関西にプロモーションに行きました。その際、鹿児島は桜島の写真があり、熊本は熊本城の写真があるのに、福岡は何をPRするかははっきり定まっていなかったんです。山笠の「ヤーッ！」という瞬間の写真を使うのか、百道の建物群を海から見た都会的なイメージ写真を使うのか。これまで新幹線の西の終点でいられた中で、情報発信に安心していただけるところがあります。博多駅で降りたら何があるのかをしっかりと発信していく、そのための自己分析をしていくことが大事だと感じました。

九州新幹線をどう活かしていくかですが、市内的なことと対外的なこととの二つの視野での政策があります。一つの大きな視点で見ますと、九州新幹線全線開業で、九州の縦軸の時間距離がギュッと縮まったということです。博多駅から熊本駅まで33分。私が住む西区は福岡市役所から30分強かかりますが、そう考えると熊本まで行くのはそれと同じかむしろ早いです。ということは、福岡の魅力として、短時間で行ける熊本や鹿児島の魅力も「福岡の魅力」としてPRすることができるんですね。特に去年以降アジアからのクルーズ船の来航が増えてきました。海外からのお客を呼び込むためには、福岡一都市の魅力だけではなく、各都市が持つとおきの魅力をも含めて、福岡・九州の魅力として一つにして発信する、そういったコラボレーションをしっかりとやっていくことが一つの施策として挙げられます。

市内的には、福岡にたくさんあるいい所が、点の状態では線になっていません。ですから面にもなれません。これが、私が分析する福岡の弱点かなと思っています。ですから、回遊性をいかに高めていくかが非常に重要だと思いますし、その意味で、今年1月に作った予算案ですが、二階建てバスの予算を付けました。また、那珂川の水上バスを後押ししました。私の構想では、キャナルシティからマリノアシティまでこのバスで行ってほしいというイメージがあるのですが、こうした想いを行動に移しているところです。また、無線LAN環境も整えたいと思って調査しています。福岡に来て「ラーメンが名物らしいが、どこのラーメンが美味しいのだろう？」「自分が今いる近くでどんな見所があるの？どうい

うことができるの?」「今見ている遺跡って、どういう遺跡なんだろう?」といった疑問が湧いた際にすぐ調べられ、行動に移してもらえるようにするため、無料で使える無線 LAN 環境を整えようといろいろ行っています。

それから「デジタルサイネージ」、いわゆる電子広告です。福岡市は街中に地図が大変少なく、今どこにいるのかよくわかりません。海外をはじめ他地域から来た方が、自分の言語で、あるいは指のタッチで、いろんな施設等を知ることができるデジタルサイネージ環境を整備しようとしています。

私としては、九州のハブ機能を整えていくことが福岡の発展につながると考えています。

井上氏：各市長のお話から、各市がどういう戦略を考えているのかが概ねわかりました。ここから少し各論に入っていきたいと思います。その前に会場にお越しの方に伺いたいのですが、九州新幹線に乗ったことのある方は挙手をお願いします。…7割ぐらいいらっしゃるようです。今日お集まりいただいた4都市には共通点があります。それは何かと言いますと、新幹線駅と中心市街地が離れているということです。福岡だと博多駅と天神は少し離れています。熊本は熊本駅と通町が、久留米は JR 久留米駅と西鉄久留米駅周辺とが少し離れています。鳥栖も同様でしょう。青森市長のお話にもありましたが、駅で降りて、そこからどうやって人々を案内したり導いたりするか。分かりやすく親切な案内も必要でしょうし、点在する観光資源を周遊してもらおう必要もあるでしょう。そうした面で、新幹線駅と中心市街地が少し離れる今日の4都市には、共通の課題もあろうかと思えます。駅周辺の整備や回遊性をどう高めるかについて、それぞれお聞きします。

幸山氏：まず回遊性についてお話しします。回遊性には「熊本市にとって」と「熊本にとって」の二つがあると思っており、いずれも熊本城が関係していると位置付けています。一つ目は中心部の回遊性を高めていくということです。熊本市中心部の繁華街は2核3モールと言われます。3モールは上通・下通・サンロード新市街です。上通は、上乃裏通りという若者向けの古着屋や飲食店が多く、若者を中心に賑わっています。下通は1本裏に入ると夜は多くの飲み屋がありますが、もちろん昼間も賑わっています。核の1つは、上通と下通の間の通町筋という、市電の通りが熊本駅に向かって走っていて、鶴屋百貨店をはじめ様々な集積がある核です。もう一つの核は花畑・桜町地区という、県民百貨店という百貨店と、熊本市の中枢部と言っても過言ではない交通センターがある地区です。この2つの核と3つのモールで結ばれているエリアは、最近、大型ショッピングセンターができたりしても、まだまだ賑わいを維持しているゾーンです。しかし、それが下通を下って新市街の方、花畑・桜町の方に行くにつれ、人の流れが徐々に寂しくなっていて、ここ10年ぐらい賑わいが低下傾向にあります。これが熊本市中心部における大きな課題です。

そうした状況の中、先程触れました築城400年を迎え、本丸御殿ができ、城の賑わいがかなり生まれてきました。この城の賑わいを街とつなげていくということです。本日用意したパンフレットにもありますが、「桜の馬場 城彩苑」という施設を熊本城の入口に作りました。熊本の歴史を紹介する施設と、食事をしたり土産を買えたりする施設を、外見は町家の雰囲気にして城の雰囲気を壊すことがないように作りました。それが第一弾です。

さらに、花畑・桜町地区における再開発構想が進められていますが、ここに市も積極的に関与しています。この再開発が、新しいビルがポンポンと二つ三つ出来てそれで終わり、ではいけないと思っています。城と一体性のあるもの、緑の空間がじわじわと、歴史的な空間がじわじわと広がっていく、演出が違うんですが、城の中に新しい賑わいの空間が生

まれていく、それが街の中心部との一体化を高めていくというイメージで、城も含めた2核3モールの回遊性を高めていくのが私たちの大きな目標です。

もう一つの回遊性ですが、熊本駅周辺と街中心部との回遊性を考えたとき、熊本市の中心市街地活性化基本計画という認定を国から頂いていますが、その対象エリアには街中心部と熊本駅周辺と、その間にある新町・古町という昔ながらの城下町の風情が残る地区があります。ここには築400年を超えるような町屋が400件ぐらい残されている空間、辛子蓮根作りなど伝統的な雰囲気が残る空間があり、これを大事にしていきたいと思っています。新町・古町の城下町空間を大事にし、街中心部と熊本駅とをつないでいく回遊性をいかに持たせるか。これが私たちの課題です。現在、それをつなぐため「しろめぐりん」という周遊バスを走らせたり、レンタサイクルを実施したりしています。また、熊本の特色の一つでもある路面電車も走っています。これらを活かして、熊本における駅と中心部の回遊性を一層高めていきたいと思っています。

井上氏：路面電車は、熊本駅舎が建て替わる際に、駅の中に入って行くようになるんですか？

幸山氏：今、JR九州はじめ各方面と協議しています。いろんな課題がありますが、まずはそういう方向で進めたいなと思っています。

井上氏：久留米は西鉄久留米駅周辺が中心市街地で人通りが多く、JR久留米駅周辺は寂しいですね。また、石橋美術館も西鉄久留米駅の方が近いですし、回遊性を考えた時にはいろいろと難しい面があるのではないのでしょうか。

植原氏：中心部の回遊性をいかに作るかは久留米にとっても課題で、具体的にはJR久留米駅周辺の歴史的な資源と石橋文化センター・石橋美術館等の間でいかに回遊性をもたせるかが課題です。石橋美術館では青木繁や坂本繁二郎の価値の高い絵画等を常設展示していますが、JR久留米駅近くにある坂本繁二郎生家や青木繁旧宅と、二人の作品を展示する石橋美術館との回遊ルートを構築しつつあるところです。こちらについては福岡県にもお願いして、本当に気持ちよく歩けるルート、歩いて楽しい道作りをしたいと思っています。

JR久留米駅と西鉄久留米駅の間は2キロほど離れており、現状では回遊性を高めるのは困難です。そこで、その間のエリアにコンベンション施設を整備できればということで、新計画を打ち出しています。市民の皆様と市議会でも相当な議論がありまして、これから先、市民の皆様と話を進めていく必要があります。これも今後の課題です。

多くの人に集まってもらえるような工夫、取り組みも当然やっていきたいと思っていますし、レンタサイクルの活用もしたいと考えています。例えば、久留米には様々な花や緑の名所があり、見頃の時期にはそうした名所に多くの方が来られます。福岡都市圏他からも来られますので、そうした名所により多くの方に来ていただけるか、久大本線をはじめとする二次交通についても重要な課題だと思っています。

井上氏：鳥栖は今日の4都市の中では観光地の印象は薄く、交通の要衝ですから、回遊性という問題は少し違う感じもあるかもしれませんが、そのあたりいかがでしょうか。

橋本氏：先ほどお話ししたように、鳥栖市の面積は72平方キロメートル、実際に使われているのはその半分の36平方キロメートルぐらいですので、市内で回遊性が問題になるようなことはありません。新鳥栖駅と鳥栖駅は2.5キロしか離れておらず、JRやバスを使えば行き来ができます。先ほどご紹介した「ラ・フォル・ジュルネ」の会場も鳥栖駅と新鳥栖駅の真ん中ぐらいにあり、開催中の3日間は20分間隔で無料バスを走らせたので、そちらで駅とアクセスしていただけたかと思っています。

もう少し大きなエリアでの回遊性で見ますと、鳥栖の重要性というのは、九州の縦軸と横軸が交差する場所であるということだと思います。西側へは JR 長崎本線と高速道路が走っていますが、東側へは高速道路しかありません。ですので、いわゆるモーターツイストという、新幹線と車を乗り換えて行き来してもらうために、新鳥栖駅周辺に 650 台の平面駐車場を用意しています。駐車スペースの幅も広く取ってあるので、あまり運転が得意でない方も安心して駐車できるはずです。1 日駐車して 100 円という料金設定をしたので、例えば大阪や鹿児島に 2 泊 3 日出張しても駐車料金は 300 円しかかかりません。グループ旅行時には、宿や観光施設等から送迎バスが来たりしますが、バス駐車場は新鳥栖駅に 20 台分用意し、無料で使っていただけます。福岡市内は比較的混雑するので、目的地に早く着きたい方に新鳥栖駅で降りていただくと、車やバスで鳥栖インターチェンジまで 10 分で行けますので、そうした便利な使い方をしていただこうとやっています。

また、先ほど高島 福岡市長がご指摘のように、九州新幹線の全線開業は九州が一体となれる大変大きなチャンスだと思っていまして、海外からのお客様を九州に取り込むために、九州全域が 4 か国語対応となるよう、全ての地域で考えていただきたいと思っています。日本語・英語・中国語・韓国語で案内があり、九州内どここの観光地でも 4 か国語が使える、言語の心配もしなくて行ける、となれば九州全体が観光先の選択肢に入ってくるはずで、ぜひそういう取り組みにしたいと思っています。鳥栖市のパンフレットや観光案内は、詳細な説明は日本語と英語の 2 か国語になりますが、タイトルは全て 4 か国語で表示するようにしたいと準備を進めています。九州全域を回遊する上での一つの拠点として、鳥栖を機能させて動いていきたいというところです。

井上氏：先ほど福岡大学の石橋先生から、博多駅と天神の間、国体道路、大濠公園に抜けて行くルートが都市型風景街道で、それらをいかに歩いて楽しんでもらうか、いかに街の空気を感じてもらうか、そうした回遊性について以前から調査研究されていることに関してお話があったわけですが、そういうことも含めて、高島市長自身の考えをお聞かせ下さい。

高島氏：博多駅と天神の回遊性の高め方は、ハード面ですと先ほどお話した二階建てバスなどの移動手段がある訳ですが、歩くという面では、今年「福博花しるべ」という取り組みを行いました。博多駅から街路にあるチューリップを辿って歩くと天神に着けるというもので、小学生たちと私も植えたのですが、ちょうど東日本大震災の後で大変心を和ませてくれました。こうした取り組みをはじめ、歩いて楽しくなる、時間を感じさせない、そのような工夫をしっかりとしていこうとしています。博多駅周辺はビジネス街だったので、歩いて楽しいという取り組みがほとんど出てこなかったわけです。現在、歩きやすくするために歩道の改修を始めていますし、ソフトでは、街の観光ガイドに力を入れて、天神の都会と博多の歴史のコントラスト、古きと新しきの両方がある福岡の良さ、これを歩きながら博多弁でガイドしてもらうように進めています。観光地を見物してすぐ移動、ではなく、歴史や風土も感じながら歩いて楽しめるよう力を入れているところです。

井上氏：回遊性というか、都市の機能面で言いますと、地下鉄七隈線が現在は南天神で止まっています。これはどうするかが大きな問題になるかと思いますが、その辺はどうでしょうか。

高島氏：これは国の補助事業で、平成 22 年度までに方針決定しないと補助事業の対象にならなかったんです。12 月に就任早々いきなり決断を迫られたのですが、福岡市の交通委員会で 4 年間かけて話し合いをして答申が出て、天神南からキャナルシティを經由して博多駅に至るルートに地下鉄を伸ばすか、伸ばさずに天神南を終点のままにするのか決断を迫られ、

私は伸ばすことにしました。キャナルシティは福岡の魅力の一つでもありますし、また、私自身が思うに、福岡は交通の便が悪いですね。Yahoo! ドームも地下鉄駅から中途半端に歩かなければなりませんし、マリノアシティや九大の伊都キャンパス、それから子ども病院もそうです。アイランドシティを作る際も、最初から都市高速や鉄道を通してあげれば良かったのに、最初に交通を整備してないので、後になっていろいろな所で問題になってきます。今、トータルな交通体系を西鉄と JR と福岡市と一緒に考えていきましょうと呼びかけているところです。そういうことで、七隈線は伸ばそうと考えています。

井上氏：高島市長は午前中の記者会見で、懸案だったこども病院のアイランドシティ移転を表明されました。同時に、今のこども病院跡地には、小児科を併設した別の病院を作る方針を明らかにされています。なぜこども病院の話題を出したかと言いますと、このこども病院は福岡市の方だけでなく、市外各地、九州各地からも多くの患者さんが来られています。ということは、仮にアイランドシティに移転するのであれば、交通の問題も出てくるはずですが、何かお考えはあるのでしょうか。

高島氏：アイランドシティの交通に関しては、西鉄のバス営業所の設置が先日決まりましたので、まずスピード感を高めていきたいと思えます。都市高速は今から建設開始してあと 10 年かかるなんて、非常に遅いですよ。これは県が関係しますので、これをなんとか小川知事と連携しながら完成を早めたいと思っています。もし、アイランドシティ付近にバスセンターができれば、東部方面のバス路線が集中して、便数が飛躍的に増えてくるはず。ちなみに、こども病院移転の決定に係ることですが、今日私は決定しました。これまでクローズドで話し合われたことを全てオープンにして、傍聴・取材も自由。インターネットで全部生中継、これまで市の職員だけで話し合ってきたものを、建築や医療の専門家も入れて全てオープンにして再検討しました。その結果、市のこれまでの「透明性を持っていろいろなことを進めていく」やり方、そして「説明責任をきちんと果たし、果たしていけるような議論の進め方」は、“なっていない”と北川正恭先生から大変お叱りを受けました。これも早急に市としてきちんとやっていきますが、現実問題として、病院をどうするか。ここまで話が引っ張られているのは、高度医療と地域医療がごちゃ混ぜになったまま議論されていたからです。高度医療がそこにあれば、例えばアメリカであっても子どもが手術に行きます。そこにしかない医療があれば、そこまでしても親は行きます。しかし、今のこども病院は高度医療だけではなく、地域の小児科で何かあったときに運び込まれる二次医療も担っていました。その意味では、アクセスが良い市の中央部に必要でした。高度医療と地域医療がごちゃ混ぜになって話し合われていたから、いつまでも話し合いが平行線のままだったわけです。私としては、どこに高度医療を設ければいいか、これは高度医療に取り組む先生・専門家にとにかく話を伺って、広さから考えると箱崎地区かアイランドシティしかなく、しかも、福岡市は今年度で学校の 100%、公共施設の 96.3%の耐震化が終わりますが、現在地のまま建て替えると、こども病院だけは 10 年間耐震化が全くできません。ですので、できるだけ早く建て替えをし、かつ広さを確保するとなるとアイランドシティしかないのです。ただ、これまでの市は「地域医療が無くなると困る。何かあった時、子どもをすぐに運べるアクセスの良い場所に地域医療の拠点ほしい」という声に答えていませんでした。そこで今回、福岡市医師会にとにかく通ってお願いをし、医師会会長から昨夜 10 時「こども病院の跡地に医師会立の成人病センターが移転し、その中に地域拠点の小児科を作る、とりあえずは現地の近くにある病院に地域医療の核とな

る小児科を作る」という回答を頂きましたので、それでいけると判断し、発表しました。

井上氏：こども病院の話はこのパネルディスカッションのシナリオには無かった話ですが、鳥栖の橋本市長から重粒子線がん治療センターの話がありましたし、久留米には久留米大学医学部をはじめ立派な医療施設があり、医療と新幹線が結びついてくるかもしれないと思って取り上げさせていただきました。その辺は後ほど取り上げたいと思います。

ここで、議論を広げていくため、青森市長のお話にもありました横軸連携の話に移りたいと思います。東北の新幹線と九州の新幹線には大きな違いがあります。九州の新幹線は福岡、熊本、鹿児島県の3県の県庁所在地しか通っていません。一方、東北の新幹線はミニ新幹線も含めて東北6県全ての県庁所在地を通っています。九州7県で新幹線の恩恵を直接受けているのは3県と佐賀の一部だけです。ですから、九州新幹線の効果をいかに横へ、他地域へ広げていくかは非常に大きなテーマだろうと思います。

先日、鳥栖にお邪魔した際、鳥栖駅に行くと「よこたび九州」というパンフレットが置いてありました。鳥栖から、西は吉野ケ里、佐賀、嬉野、佐世保、雲仙、島原、東は日田、由布院、別府に行けるというもので、これは鳥栖商工会議所が作っています。おそらく市長の発案かと思いますが、このパンフレットの素晴らしい点は、鳥栖の宣伝を殆どしていないという点です。鳥栖のPRは2~3ページで、あとは他地域のPRです。こういう取り組みは素晴らしいと思うのですが、横軸づくりについて橋本市長に一言お願いします。

橋本氏：鳥栖は大変小さな都市ですので、新鳥栖駅をどう活かすか考えると、九州の横軸と縦軸がクロスしている場所、これとどう関係づけるかが非常に大きいことだし、九州全体が元気になっていくために鳥栖も何か果たすべき役割があるはず、ということから先ほどお話ししました駐車場の整備等を進めてきました。新鳥栖駅を活用するネットワーク連絡会を立ち上げまして、大分、佐賀、長崎、熊本といった各地の86団体が入って昨年8月に動き出しました。例えば、鳥栖にはアウトレットモールがありますが、その中で物産展を行ったり、今後共同でキャラバンをしたりしていこうとお話しています。また、鳥栖は久留米市、小郡市、基山町と3市1町からなるクロスロード協議会を10数年続けていますが、ここでも新鳥栖駅と久留米駅を活かし、周辺地域までも新幹線のメリットを享受できるような取り組みをしていこうとしています。榎原市長ともお話ししたのですが、例えば久留米駅をスタートして3市1町を巡って新鳥栖駅が終点となるような駅伝をやってみようとか、久留米で水の祭典が行われる同じ時期に、鳥栖も小郡も何かの祭典を行なって、地域が連携してイベントすることで、この地域に留まっていただき、お金を落とさせていただくような取り組みもあるかも、といったことでして、鳥栖だけではなく周辺の皆様と一緒に手を携え、動くことによって、九州新幹線を活用していこうということです。

井上氏：榎原市長に伺いますが、久留米はJRの鹿児島本線、久大本線、西鉄の大牟田線があり、さらに今回新幹線が開通して、極めて鉄道網に恵まれています。まさに縦、横、斜めという軸ができるかと思いますが、いかがでしょうか。

榎原氏：九州を横断する高速道路は鳥栖市を通っていますが、久留米からは横断する鉄道の久大本線が走っています。新幹線開業に伴う久留米駅の整備の中で、久大本線の専用ホームと専用線路をJR九州に整備していただき、久大本線の便数等をケアするハード面の整備が済んだところです。久大本線沿線には、久留米市から大分市まで7つの自治体がありますが、久大本線活性化協議会が発足しまして、これまで関西地区への観光キャンペーンも共同で行いましたし、大震災発生で中止になりましたが、3月12日の新幹線開業日には7

自治体の皆様に久留米駅に集まっていただき、物産展を行う予定でした。久大本線を活用して新幹線から日田、九重、由布院、大分方面へとお客を引っ張るのも久留米の役割で、今後も様々な協力をしながら沿線各地に行っていただくことも重要と考えています。さらには、西鉄大牟田線沿線、柳川など他の筑後地域への協力もしたいし、もちろん久留米市そのものにも足を運んでいただけるようなことも、精一杯やっていきたいという思いです。新鳥栖と久留米は近接駅ですので、協力しながら情報発信もしっかりしたいと思います。

井上氏：先ほど紹介した「よこたび九州」に久留米は一切出てきません。久留米は横ではなく下だからと担当の方がおっしゃられて、案外、対抗意識があるのかな？とも思ったのですが、今の両市長のお話だと、連携してやっていかれるのだと思います。

続いて幸山市長、お願いします。

幸山氏：九州の横軸について、交通の機能面からは鳥栖や久留米に中心的な役割を果たしていただいています。地理的、歴史的には熊本が真中であってそうした役割を果たしてきたと思っています。新幹線開業を契機に拠点性を高めていかなければなりません。そのためには横軸の強化にしっかりと取り組まなければならないと考えています。

横軸を考える際に欠かすことができないのが JR だと思っています。例えば斜め横になりますが、人吉まで「SL 人吉」が走っていますが、地元の人もきっぷがなかなか取れないほどの大変な賑わいです。一つの拠点として観光のつながりがあるということです。また、今秋から、天草に向かう三角線でも「A列車で行こう」という観光特急が運行予定だと伺っています。これも天草への横軸では、力強いものになるのではないかと思います。熊本県内の話で恐縮ですが、阿蘇、熊本、天草で「AKUA (=アクア)」という観光連携協定を結びました。阿蘇の「A」、熊本の「KU」、天草の「A」という頭文字を取って、観光 PR を共同で行なっています。熊本市が観光 PR をすると、熊本城だけで終わりがちなので、そこに阿蘇や天草の魅力を重ね合わせることで、関西やソウルなどへ観光 PR していますが、今後はそうした連携を県内に止めず県外へも延ばしていきたいと思っています。具体的には、島原港と熊本港の間には航路があり、高速船ですとわずか 30 分で結ばれています。熊本駅から熊本港もそんなに離れていないということで、現在、島原市が市内宿泊者に限りませんが、熊本からフェリーを使って島原まで無料のバスを走らせています。ですので、桜の馬場城彩苑などで雲仙・島原の方に観光 PR をしていただくスペースを提供するとか、熊本駅前に新しい情報交流施設を今秋立ちあげる予定ですが、そこにもそういうスペースを設けたいと思っています。

もう一つ、延岡市からも熊本市にお越しいただきイベントをしました。熊本都市圏の南側と延岡とを結ぶ九州横断道路延岡線の計画がありまして、厳しい財政事情もあって 5 年 10 年でできるものではありませんが、確実に事業は進んでいます。東九州道の整備も進んでいますから、東西の高速道路の軸をつなぐもう一つの横軸道路をしっかりと見据えながら、県境を越えた連携を高めている状況です。

井上氏：高島市長、お願いします。

高島氏：福岡がどうして発展してこられたかを考えると、動力がない時代に海流に乗って大陸からいろんなものが九州に入ってきたり、筑後平野や筑後川があって、あちこちからいろんなものが集まってきたり、地理的に人やものが集まりやすい場所にあったことが福岡の発展の基盤であって、決して福岡自体が何か大きな物事をして、自分たちの力だけで栄えてきたという認識ではありません。つまり、福岡の周辺がどんどん栄えることが福岡の繁栄に

つながるという認識です。九州新幹線で言いますと、とにかく新幹線が縦軸であり動脈だと思いますから、これをいかに太くしていくか。そして横軸の細血管にしっかり血液を送り込むか。その意味では、まずは九州新幹線という縦軸をしっかりとかき立てていくという次のところに横軸があるのかなと思います。

また、九州市長会が先週ありまして、我々も皆参加しました。私は経済の分科会に入ったんですが、そこでのテーマも「九州新幹線をいかに活かしていくか」という今日と似たテーマでした。ところが、新幹線沿線の首長とそうでない地域の首長では意識が全く違っていきまして、沿線でない地域の首長は、九州新幹線を全く別の地域のことに捉えていらっしゃるな、というのが大変印象的でした。例えば、平戸市が平戸だけの魅力で、これまでと同じようにチャーターを招くよりも、今日お集まりの市長皆さんがおっしゃるように、沿線の地域と同じ時期に祭りやイベントを集中させることで回遊していただいたり、地域が一体となって大きな力を出していったりすることが、これから九州新幹線を活かしていく上で私は重要だと思います。

井上氏：ここで青森の鹿内市長に話を伺いたいのですが、東北の場合、横軸それぞれ各県庁所在地に新幹線が来ていますが、横軸連携とか、東北全体を一つの地域として、関東等にセールスするような取り組みはなさっているのでしょうか。

鹿内氏：東北全体として、横、縦を面として取り組んでいるかと言われると、そこまではいいません。先ほど話しましたように、今度の震災を受けて、県庁所在地の市の祭りを一堂に集めようということは、一つのきっかけとしてあります。ただ、東北には80もの都市があります。東北の市長会も先週あって、全員集まったわけではありませんが、議論や情報交換をしました。その中で、全市に声をかけるとなると時間的になかなか難しいので、県庁所在地の市の祭りが仙台に集まろう、ということになりました。東北三大祭り、これが県庁所在地6市のうち3市であります。仙台の七夕、青森のねぶた、秋田の竿燈ですね。四大祭りとなると山形の花笠が加わります。これに盛岡と福島祭りが加われば6つとなります。今回の取り組みが、点が線になり、面になるきっかけになるのではないかと思います。青森のねぶた祭りでは、気仙沼市と南三陸町の被災された方を招待します。秋田でも、秋田観光で宮古市ほか被災地域の方や縁のある方を招待されるそうです。盛岡のさんさ踊りも、被災された地域の方を招いて元気を出してもらおうとされています。このように、今度の震災をきっかけに、祭りという我々の持つ資源を活かすことが、東北の面的な広がりになりつつあるように思います。その背景として、新幹線で全ての県庁所在地の市がつながっていることがありますし、東北全体で「お祭りネットワーク」というものが、各地の商工会議所中心にやっているのですが、これもあるかもしれません。そして、東北三大祭りは8月1日から8月8日まで、各地の祭りが五月雨式に行われるので、観光客も今日はここの祭り、明日はあそこの祭り、というように行程を組み合わせやすいというのも、連携をしやすくしている一つの背景だと思います。

井上氏：ありがとうございます。ここで、観光セールスの話を少ししたいのですが、九州新幹線が全線開業して、福岡の人は「熊本や鹿児島が近くなった」という意識が先行するんですね。しかし、熊本や鹿児島の人からすると「関西や山陽と近くなった」という意識の方が強いと思います。熊本から大阪まで2時間59分。岡山まで2時間13分。小倉まで1時間かからない。久留米や鳥栖にしても同じような面があると思います。関西や山陽からどうやってこちら側に来てもらうか、その辺の戦略について、幸山市長からお聞かせ下さい。

幸山氏：熊本県でも関西戦略ということで、蒲島知事が吉本新喜劇に出られたりしましたが、熊本市も最重点エリアとして力を入れているところです。新幹線の本数や所要時間を発表された際に一番嬉しかったのは、大阪～熊本間が2時間59分ということで、僅か1分ですが3時間切ることで大きなインパクトを与えるということでした。福岡市と鹿児島市と3都市で大阪において観光PRを2年連続で行いましたが、最初に行った際に「心理的な部分も含めて、ここから福岡までは近いが、そこから南は遠く感じる」と言われて、移動時間が長いと、実際の時間以上に心理的に遠いように映るんだなあと感じました。今回、1分とはいえ3時間を切ることに、JR九州、JR西日本に感謝しています。これを活かそうと、関西を中心に熊本市と熊本県でも連携しながら、プロモーション活動を積極的に行っています。現在の新幹線の利用状況を見ましても、関西や中国地方からの方が増えている結果も出ているようですので、一定の成果が挙がっているのではないかと感じています。余談ですが、私は野球好きなので、もちろん福岡のホークスも大好きなんですけど、広島市民球場は広島駅のすぐ近くにありますので、そこでナイター観戦して帰ってこられる距離感でもあるということで、広島からの誘客にも力を入れています。

井上氏：久留米や鳥栖は、関西を意識されていますか。

榎原氏：当然、関西方面とつながることを意識して取り組んでいます。とはいえ、久留米のみの観光資源では、関西からストレートに観光客を呼び込むには少々不足しているだろうとも思っています。そこで、今年7月ですが、久留米市出身の画家で高島野十郎という、関西・関東はじめ全国的に名の通った、ファンの方が多い方の展示会を行いたいと思っています。また、先ほども触れましたが、他の観光地と協力するというところで、由布院をはじめ全国的に名の通った観光地の方とも多様な連携をしたいと思っています。それから、全国の方に九州への関心を持ってもらうような取り組みが必要だと強く思っています。久留米だけではなく、全ての九州の自治体が連携し、関東や関西をはじめ全国の皆さんに「九州に行ってみよう」と思っただけのようなキャンペーンを、県、あるいは民間の方とも一緒になって今後やっていくことが必要だと思います。

橋本氏：関西や中国地方をマーケットとするものとしては、鳥栖にはプレミアムアウトレットがありまして、こちらにはオール九州と広島以西から常時お客さまが来られています。昨年は480万人来られ、一日平均1万5千人ほど、クリスマスには一日5万人来られたそうです。それから、最初にお話ししました重粒子線のがん治療施設ですが、これは日本で4番目、兵庫県以西では初めてとなる施設です。こちらはマーケットという言い方は失礼になりますが、患者の範囲としては兵庫県以西が相当するだろうということです。特に大阪以西の地域は、肝臓がんの発現率が他より高い地域です。また、アジアも肝臓がんの発現率が高いのですが、重粒子線による治療は肝臓がんを非常に得意にしていますので、地域特性にも合致した治療法ではなかろうかと思っています。痛くないがん治療と申し上げましたが、入院する必要がない治療ですので、例えば治療を受けた後、この施設のすぐ横にゴルフ場があるのでそこでゴルフをして帰るとか、九州のどこかの温泉に浸かって帰るとかも考えられます。また、九大、福大、佐賀大、久留米大、長崎大、熊本大などが連携してこの施設を使おうとされています。各医療機関が持つ一番得意な技を使えるということで、この医療圏に来て、頭先からつま先までチェックをし、最適な方法で病気を治し、病気が治ったら温泉でも浸かり、美味しいものでも食べて・・・という医療ツーリズムが実践でき、九州全域がメリットを受けることも可能ではないかと思っています。また、九州新幹線に

は全列車ストレッチャーが載せられるようになっており、救急ヘリや救急車の代わりに患者を搬送できる仕組みになっていますので、その意味でも、九州に住んでいるということは医療面でメリットが大きいと思います。

先ほどお話しました「ラ・フォル・ジュルネ」も大阪以西で初の開催でしたので、これを育てていきたいと思っていますし、また、九州シンクロトン光研究センターという、加速器を使った研究をする機関がありますが、これも九州では初の研究機関です。こちらで「はやぶさ」が持ち帰ったイトカワの微粒子の分析をされているので、来年、市民向け講座としてその成果を発表いただきたいとお願いしています。こうしたシンクロトン光を軸に、これからの科学技術の進歩に資する活動ができる機関や企業の集積に結びつけられればいいな、と思っています。これに関してモデルとなるのが「ジュネーブモデル」でして、国際的な仕事をする際、必ずジュネーブに持っていかないと事が進まないというモデルなのですが、そのミニ版で、何かの仕事をする際、必ず鳥栖に持っていかないと事が進まないという例が一つでもあれば、地域としては本当に有難いなと思います。そうやってほしい例の一つとして、産業技術総合研究所という研究所に太陽光パネルの試験施設がありますので、日本の太陽光パネルの試験は全て鳥栖でなされる、といったことを積み重ねていくことで、広域からお越しいただけるような鳥栖の仕組みを作りたいと思っています。

井上氏：鹿内市長の基調講演の中で、青森と函館をツイン都市として考えるという話がありました。北海道新幹線が伸びていく中で、函館と青森がそれぞれ役割分担を考えながら発展していくツイン都市、というお話でしたが、久留米と鳥栖も医療でのつながり、役割分担など、ツイン都市と考えていいですね。

もう一つ、面で考えますと、これも鹿内市長から青函交流圏というお話がありました。福岡ー熊本間は最速 33 分で、この 30 分圏内に駅が 7 つもあることで、一体的な交流圏とも取れると思います。この沿線を一体的に売り出していくという視点も大事だと思いますが、具体的に何か方法はないでしょうか。本日お集まりの 4 都市が連携して何かやっていく、例えば、分かりやすいもので言えばラーメン。豚骨ラーメン発祥の地の久留米があり、鳥栖のラーメン、博多ラーメン、熊本ラーメン。サッカーも、久留米に J のサッカーチームはありませんが、鳥栖スタジアムに行っている 3 割ぐらいは久留米あたりからではないでしょうか。博多、鳥栖、熊本と連携しながら売り出していくなど。

高島市長、いかがでしょうか。

高島氏：ラーメン 3 杯食べる方がどれ程いらっしゃるかわかりませんが（笑）、実は、九州新幹線が全線開業したことで関西や中国地方への情報発信は、福岡においては何ら変わりはありません。元々つながっていましたから。関西や中国地方の方に「博多がつながりましたよ」とは言えないんです。ただ、九州新幹線全線開業は、繰り返しになりますが、このインパクトで皆さんが西の方を向いてくれるチャンスですよ。熊本、鹿児島まで全部つながったことで皆さんに西を向いていただく部分を、福岡は活かしていきたいと思っています。具体的には三都物語ではありませんが、周遊性というか、ラーメン 3 杯は厳しいとしても、例えば〇〇に行って景色を楽しみ、●●に行って、今日は◆◆で宿泊して…といった様々な組み合わせを各地域でしっかり作ることです。観光に関しては旅行代理店がプロなので、一緒にしっかり連携を取り、売り出しも、自分たちで何かやろうとする代理店と行政とが一緒になって行けばいいんです。東日本大震災を受けて「日本人って、何だろう」「大切なものって、何だろう」と足元を見つめ直すいい機会になるのではないかと思います。そ

うした中で、日本を再発見することは非常に大事なのではないかと考えていまして、それを今回、九州市長会で提案して可決されたのですが、国内旅行を活性化していくために連携していこうという動き、年代、志向ごとのターゲットに合わせたいろんな組み合わせをきちんと提示していくということで、国内旅行の活性化はできる体制になっています。

井上氏：具体的には、福岡と熊本の間で新しい周遊ルートを作っていくのが一つの手だと思いますが、幸山市長、何かございませんか。

幸山氏：観光の面では、今までのお話にあったようなことができればいいと思います。東北での祭りの連携みたいなことをやれたらいいな、と思いながらお話を聞かせていただきました。もう一つ、観光の面だけではなく、市民の生活面でもさらに交流が進む仕組みがあればいいと思います。福岡市と熊本市と鹿児島市で3都市連携をし、関西などで観光PRしていますが、市民の生活レベルでは、福岡市や鹿児島市の施設へ熊本市民がお邪魔したら、それぞれの市民料金並みで使えるようなことも行っています。地味ではありますが、とても大事なことではないか、お互いを知る一つのきっかけとしてやればいいのかではないか、と思っています。

橋本氏：地域の中でいかに回遊していただくかが重要です。鹿内市長のお話にあったように、地域の祭りを重ね合わせてやるとか、共同で大きな学会を開くとか、工夫が必要だと思います。

植原氏：北九州市と久留米市と JR 九州が一緒になって、現在「B級ご当地グルメバトル」を4月から8月までの長丁場ですが開催中です。お得な食事券を購入してもらい、食べ比べて投票してもらうものです。B級グルメも工夫して、イベント開催当日だけで終わらない仕組みも可能ではないかと思っています。長期的には、それぞれの自治体が代表的な観光地やグルメを作ろうと磨きをかけて、それを持ち寄って営業する。さらには JR 九州のようところに協力してもらって、お越しになるお客のメリットになる切符などを企画していただくような取り組みも大切かと思っています。

井上氏：切符で思い出しましたが、今回開業した区間の駅間は平均 23 キロだったかな？ 九州を楽しんでもらうには、途中下車できる切符がないとしんどいですね。乗車券は有効期間内であれば途中下車できますが、特急券は1回降りたら無効なので、都度購入しないとイケません。ですから、福岡と熊本の間で途中下車が自由にできる切符があるといいですね。最後になりますが、アジアとの関係です。今回の大震災で、中国、台湾、韓国などから来る観光客がめっきり減りましたが、やはり九州はアジアとの関係を意識していかなければならないと思います。九州新幹線を活かしつつ、どうやってアジアと交流して行くかのお考えがありましたら、お聞かせ下さい。

高島氏：福岡は地理的にアジアに非常に近いです。九州北部は海流の流れからしても、漂流物がその流れに乗って海岸まで辿り着きます。ただ、近いとは言っても飛行機を使うと、アジアからは福岡も大阪もそんなに時間は変わりません。では、どこにメリットがあるかという船で、これは距離の優位性を活かします。博多港もクルーズ船が増え、去年は 66 回クルーズ船が寄港しました。また、韓国の KTX も出来て、釜山とソウルの間があつという間です。福岡は一步先を行って、釜山と福岡というこの一体のエリアで、東京や中国などから誘客するキャンペーンを一緒にしています。当然、今回九州新幹線が全線開業しましたから、九州に来ていただく取り組みも始まります。「何とか福岡に来て下さい」ではなく、地域で連携し、その対アジア各地の交通の窓口として取り組んでいくということです。また、今回の大震災に伴う放射能の問題でパタッと客足が落ちまして、やはり根っからの

九州ファン、日本ファンを作るほうがいと痛感しました。例えば、北海道は映画のロケ地となり、そのイメージで中国の皆さんが行かれています。ですので、ハード面もさることながら、これからはソフト面を鍛えたいと思っています。九州が舞台の映画を作るとか、国際的なアニメーターをお願いして内諾も頂いていますが、この街に行ってみたくてもらえるようなソフト面での取り組みが大切です。福岡県が誘致してきた韓国の連続ドラマ「食卓」のメインは大牟田でしたが、それでもいいんです。パンフレットで見るのと、映画やドラマなどの舞台になって動画で見るのは違いますから、そういう動きを大切にしたい、言葉は通じなくても行ってみたいと思ってもらえるようにすることもとても大事だと思います。

井上氏：橋本市長、いかがですか。

橋本氏：中国でも5人に1人ががんになり、毎年200万人のがん患者が増えている時代です。昨年、上海万博が開催されましたが「折角ですから、上海万博で重粒子線治療のPRをしましょうよ」と申し上げて、10月2日に日本館で重粒子線治療のPRをしてきました。中国でも、重粒子線の治療を受けられる所得を得ている人も結構多いようです。ですから、先ほどアジアでは肝臓がんが多いと申しましたが、アジアからもお越しいただいて治療を受けていただき、さらにメディカルツーリズムにつなげていきたいと思っています。

また、サガン鳥栖はユン・ジョンファン監督という、韓国代表にもなった、Jリーグの中で最も若い監督がいます。またキム・ミヌという、これも韓国代表になるような選手が頑張っています。例えば、九州の中でアビスタ、トリニータ、ロアッソなどと試合するのはもちろん、韓国のチームとも交流戦を行ない、相互に交流できればいいのかなと思っています。サッカーも、一つのツールとしてポテンシャルを持っていると思っています。

幸山氏：先ほど高島市長が釜山との関係をお話されましたが、熊本市も蔚山と昨年度姉妹都市となりました。加藤清正公が朝鮮出兵時に城を作り、今は石垣だけが残っています。これを宿縁と言われる方もいらっしゃると思いますが、それをきっかけに市民レベルでの交流がずっと続いていました。蔚山もKTXで釜山から10数分とかなり近い距離だったので、先ほどの釜山と福岡のつながりの中に熊本や蔚山も加えていただければ、さらに広がりが出ると思います。

もう1点、上海へ熊本市が初めての海外事務所を作るよう進めています。これについては福岡市、北九州市がそれぞれ既に事務所を構えていらっしゃるのですが、大変お世話になりましたが、今年内の設置に向けて準備を進めています。熊本市単独の事務所ではなく、熊本県と熊本大学と三者の合同事務所です。今後、福岡市や北九州市の事務所とも協力して、オール九州の形で連携し、九州の力を発揮できればと思っています。

井上氏：そろそろ時間ですので、最後に、鹿内市長から何か感想やアドバイスなどがありましたらお願いいたします。

鹿内氏：一つに、私の説明が不十分だったのかもしれないと感じました。新幹線の整備指定に関する話ですが、実は、東北の新幹線は指定から21年になります。21年前というと、青函トンネルが開通して青函連絡船が廃止された時で、青森と函館は新しい時代に入ることから双子都市の締結を結び、今日まで市民交流をずっと続けています。市民の様々な交流があり、今、新たな新幹線の開業をきっかけとして、交流圏や経済圏を形成していく。つまり、鉄道政策を契機としたまちづくりのコンセンサスを進めています。

もう一つ、「東北は一つ」と述べましたが、これはある意味では迫られて、そうしてい

なければ生きていけない、という私自身の考え方です。例えば、4月に震災復興に関連して東京に要望に行きました。その際、東京にある旅行代理店の窓口を見ると、そこには東北への旅行パンフレットがほとんどありませんでした。もちろん青森もない。窓口を2か所見ましたが1枚もありませんでした。観光業界が自粛したんですね。また、アジア関連の話ですが、青森のリンゴを中国、台湾、韓国に輸出していますが、震災後「安全を証明して」と言われています。福島原発事故に伴う放射能汚染は青森にはありません。ありませんが、海外の消費者の多くは、東北全てが汚染されているかの如き印象のようです。市場でも生産物の汚染検査をこれから始めますし、弘前でもリンゴの汚染検査を始めました。本来これは国や県の仕事で、各市町村には専門職がいません。しかし、やらざるを得ない。やって自ら安全と証明しなければ、リンゴやナマコやホタテを海外に売ることができないほど、東北全体が危険という印象になっています。先月、日中韓の首脳が山形のサクランボを食べていたのも、安全性のアピールです。一市町村や一県だけでこの状態は打開できません。ですから、一緒になって「東北は一つ、東北は全部安心、安全だ」と皆が力を合わせてやらなければなりません。東京の旅行代理店の窓口から東北の観光パンフレットが消えているのを見て、これは大変だと思ったのがきっかけで、そうした外部環境を受けて東北は一つになろうとしています。きっかけはどうあれ、東北各地は一緒になって、力を合わせて前に進みます。

井上氏：大変深いお話、ありがとうございます。今日のお話を聞いて、最後にまとめとして思うことです。鹿内市長がお話されたように、新幹線が伸びることで都市間の競争は大変激しくなります。それに勝ち抜くには、個々の都市が魅力に磨きをかけていかなければならない。それはそのとおりです。しかし、同時に、一つの都市だけでは魅力を十分発揮することはできません。都市と都市、地域と地域の連携。そういう面での競争ということも鹿内市長はお話されていました。“きょうそう”は「競争」でもあり「協奏」でもある、ということだったかと思いますが、その2つが今日は確認できたと思っています。皆様、長時間ありがとうございました。

4. 提言とまとめ (17:00~17:30)

樗木 武 氏 (財団法人福岡アジア都市研究所顧問) による提言とまとめ

最後に私から、まとめとお礼を申し上げたいと思います。定刻をオーバーしましたがよろしく願いいたします。鹿内市長が冒頭おっしゃったように、東海道新幹線が46年前に開通して以来、約半世紀が過ぎましたが、今回、九州並びに東北の新幹線全線開通がほぼ同時になされました。しかし、47年前に既に新幹線は我が国にあったわけですから、それ自体は珍しいものではありません。東北、九州にとっては50年間、努力をし、待ちに待ってようやく開業したわけですから、その意味では、地元の我々にとって喜びは大きいところです。ただ、既に日本、世界を見ると、かつてはモーターリーゼーション、自動車の時代と呼ばれていたのに、いつの間にか新しい高速鉄道の時代に入っています。そのネットワークにより九州、東北も入れたわけですが、ただ「新幹線ができた」と喜ぶのではなく、どうやってこれを活用し、それぞれの地域の活力を見出すかが大事でして、そうした視点の中で、私どもの「福博：都市シーニックバイウェイ研究会」は勉強をしています。まち歩きをつなぎ、それと九州新幹線を結んで活用していくことにおいて、私ども研究会としての努力ができる余地

があるのではないかと感じ、今日のシンポジウムを開催させていただきました。

今日は三つのプログラムで開催しました。最初に、青森市長に基調講演いただきました。大震災による厳しい環境下で、「がんばろう日本、いっしょに青森」のスローガンの下に青森は元気にがんばっていく、というお話を伺うことができました。九州と青森、あるいは東北というのは、少々別の世界のような感じが従来はしていましたが、今回の震災を契機に、いろいろな面で東北と九州はつながっていることがよく理解されるようになったのではないかと思います。例えば、水産業では、九州でも牡蠣の養殖が盛んであちこちに牡蠣小屋が建つようになりましたが、これも東北の種がないと出来ないと聞いています。また、私も九州にねぶたが2つもあるとは知りませんでした。今まで気づかなかったようなつながりが、既に土台としてあるのです。そこに、4月29日の東北新幹線が復旧した時、本当の意味で青森から鹿児島までが1本のレールでつながります。この1本のレールは、そうしたいろいろなつながりを実現し、発展させるという非常に大きな意味合いを持つものです。実態を持ってつながる安心感があるんです。今までも航空路線でのつながりはありましたが、空は実態を感じにくい一方、レールは地上で実態を感じやすい。その形を理解するとなれば、本当の意味での東北と九州の、ひいては日本全体の心のつながりができたのではないかと理解することができます。その意味で、青森市長のお話は大変参考になりました。

それに続き、福岡大学の石橋先生が、我どもの研究会での勉強の延長上で調べていただいた大阪と広島のを報告いただきました。私どもの研究会は、風景街道の活動をしています。これは道路を伝い、わき道や横道に逸れながら、様々な地域を回遊して、いろんな所と交流を深める、あるいは観光で回る、というような運動です。その中で、都市のシーニックバイウェイはあまり理解されず、ただ観光地を巡るのと似たようなバイウェイが全国で展開されています。120の風景街道が指定されていますが、都市はそれぞれ違った性格があるのではないかと考えていて、大阪や広島のを見ますと、様々なタイプが出てきているように感じられます。水辺、道路、街並みの3つの組み合わせがあり、都市型のシーニックバイウェイを展開することを理解したいところです。都市として他と違うのは、従来の市民も回遊し、そして来街者も回遊するという点で、その二つが合わさったものが都市型になるのではないかと感じているところです。今日の話をも参考にしながら、多様な都市型シーニックバイウェイを九州各地で展開していきたいと思っています。

その関係と新幹線をつなぎつつ、どうやって九州を引っ張って行こうとするのかを考えたのがシンポジウムです。九州新幹線沿線の4市長と青森市長の計5市長によるパネルディスカッションで、タイトルは「九州新幹線開通と都市の魅力の創造」。この中でいろいろ都市ごとに特徴あるまちづくりをしておられる話が冒頭にありました。熊本市は熊本城をベースとした回遊の構築。久留米市は歴史、文化、芸術をベースにしたまちづくり。鳥栖市は重粒子がん治療センターはじめ、新たな機能を付け加えて都市力のアップを目指す。福岡市は途中下車をしてもらうために、資源、魅力をつないで回遊性を高めたい、というお話でした。様々な角度から仕掛けを、努力を、方向づけをしていくということで、三つの視点から議論いただいたと思います。

一つ目は、都市がそれぞれ努力することで九州が多極化していくということです。多極化することによっていろんな特色が生まれますが、それに磨きをかけると同時に、井上氏がまとめられたように、つなぐことの大切さと、それを通じて全体が出来上がるということをご指摘いただきました。私なりに今日の議論を全部聞いてまとめてみたのがこの図です。図で

見ますと、あちこち回るのに新幹線を加えることで、多様なタイプの回遊システムができます。遠くから来られて、九州内を新幹線利用で回るタイプ。これはワンラウンド回遊です。もう一つは関西や中国地方からどうやってお客を取り込むかです。新幹線であれば短時間で九州へ来られ、その移動で浮いた時間を回遊にまわすことができます。新幹線駅を拠点に、横連携、よこたびといった話もありましたが、そういう回遊もできます。新幹線がない場合だと、九州に行くまでに時間と費用がかかり、着くとすぐに旅行をして、ちょっとしたら近場の温泉に入ってまた帰る、と、ある意味では旅行の大半が往復の移動に費やしていたのが、新幹線を利用できるようになれば時間と費用が減少して、そこから先の回遊が大事になります。着いてから先が本当の旅、という意味合いが強く打ち出されるというのが二つ目です。

三つ目は、九州の人が相互に行き来し合うことです。新幹線を使ってどんどん回って各地を見て回るという姿で、これには九州新幹線の特徴が背景にあります。なんとなく欠点のように見えていたのですが、博多から鹿児島中央までの距離を駅数（11 駅）で割ると 1 駅間が 23 キロになります。福岡ー熊本間は 7 駅ありますから 20 キロにもならず、時間にすると 10 分弱で隣町に行くような感覚になります。そういう感覚での回遊性が九州新幹線では実現できます。今までと意味合いが全く違うものですから、ぜひ活かしていきたいと感じます。

最後に、今日は市民の方が数多くいらっしゃいますが、私なりに三つ呼びかけたいと思います。一つ目は、行政も市民も共に手をつないでわが町の魅力を発見し、回遊する。街を歩き、自分たちで実行することが大事で、それをみんなでしましょう。自分たちが魅力を感じなければ、人にも勧められません。二つ目は、それぞれの都市が個々に動いてもなかなか上手いかないという話が今日は盛んに出ました。ですから、情報発信も、広域でお互いに手をつなぎ、共に協奏、共生して、隣町付き合いをしましょう、ということです。これを可能にしたのが九州新幹線であり、単に九州にとどまらず、日本全体やアジアともネットワークができています。新幹線と航空機や船舶を結ぶことで、国境を越えて壁がなくなる。重粒子線がん治療センターの話にあったように、国内外他都市からの利用も出てきます。そして、素晴らしい時代に向かって皆でチャレンジして行こう、というのが三つ目です。おこがましい言い方ですが、以上のように提言させていただき、まとめにさせていただきたいと思います。

今日は遠く青森から駆け付けていただき、いろいろなお話を十分にさせていただいた青森の鹿内市長に心よりお礼申し上げます。また、福岡大学の石橋先生には研究発表をしていただき、本当にありがとうございました。そして、隣町どうしで 4 市長に集まっていただきました。それぞれいろいろな努力をされている様子も伺いましたし、市民皆が盛り上げて協力していただきたいと思います。数多くの団体などから、共催や後援をしていただきましたことにもお礼申し上げます。最後に、熱心に長時間にわたってお聞きいただいた会場の皆様に、心より御礼を申し上げます。本当にありがとうございました。

5. 閉会挨拶（17:30）

【以上、文責：URC】