

新幹線時代における九州の地域戦略と福岡の役割

梶木 武 Takeshi CHISHAKI
(財)福岡アジア都市研究所理事長

要旨：九州の人口は全国に先駆けてピークに達し、以来減少が続くとともに、高齢者割合が急速に増大しつつある。そうした中で、平成11年3月、九州新幹線が全線開業し、青森から鹿児島まで新幹線でつながった。このことは、九州が、人口減、高齢社会に苦しむ中で新たな国土形成の展開を可能にする時代の到来であり、それぞれの自治体が目指す地域づくりにまたとないチャンスが与えられたといえる。その一方で、九州新幹線の開業はわが国でみれば後発であり、また、隣接諸国での高速鉄道の整備も進んでいる。これらから、九州新幹線の整備は待ち望んだことではあるが、そのことをただ喜ぶだけであってはならない。国際的、広域的な競合の中での九州新幹線開業が持つ意味を十分に理解し、地域に役立てることが肝要である。

そこで本文は、新幹線時代を踏まえて九州にどのような地域戦略が考えられるか、その中での交通体系のあり方や福岡の役割について論じた。

■ **キーワード：**九州新幹線、地域戦略、交通体系、地域構造、九州、福岡

1. はじめに

1964年に東海道新幹線が開業。1972年には山陽新幹線の新大阪駅～岡山駅間が、そして1975年には岡山駅～博多駅間が開業した。これで次はいよいよ九州新幹線の整備をと期待したが、現実は一向に進まず、以後30年間、九州の新幹線は博多駅から先に伸びることはなかった。

この間、他地域では、東北新幹線（1982）、上越新幹線（1982）、北陸新幹線（長野新幹線）（1997）が開業（表1）。あるいは、新幹線と在来線との直通運転を可能にした山形（1992）、秋田（1997）といったミニ新幹線が整備され開業している。そして、九州新幹線はとなると、2004年に至って初めて新八代駅～鹿児島中央駅間が部分開業し、さらに遅れること7年目の本年3月に鹿児島ルートが全線開通した。東海道新幹線の開業からすれば、実に半世紀近くも遅れての悲願達成である。山陽新幹線からしても部分開業で29年、全線開業で36年の月日を要したことになる。

ところで、20世紀後半における新幹線の整備は、わが国の経済成長、人口増加とも符合して沿線地域の発展に大きく寄与した。在来駅に併設された新幹線駅周辺の市街地や中心市街地はもとより、都心や在来駅から離れた新駅地区にあっても、開業後20年、30年を経過する中で企業誘致が進み、業務都市が築かれた。新たな市街地の形成とともに都市の顔づくりが進んだところもある。

要するに、新幹線駅からはずれた地域で経済発展から取り残されたところがみられるものの、新幹線沿線では多くの地域に企業や人々が集積して活動ポテンシャルが高まったことは確かである。

しかしながら、東海道新幹線から半世紀が経過する中で、21世紀に入ると時代の潮流は大きく変化した。産業・経済活動が予想以上に広域化し、グローバル化するとともに、社会的には少子化、高齢化が世界に例を見ないスピードで進んだ。あるいは、それまでの産業経済活動の枠組みが根底から変わったといつてよいほどに、情報化および高度の技術革新

が進んだ。

これらのことから、新幹線整備によって従来のような地域発展を期待することは容易でない。技術革新や人口減少社会の到来で都市間競争はいよいよ激しくなり、沿線・非沿線だけでなく、同じ沿線でも一方の都市が拡大すれば、他では衰退するといった地域間の深刻なトレードオフが懸念される。あるいは、価値観の多様化や個人志向が強まり、観光にしても、ビジネスにしても、量および質の両面で人々の要求はめまぐるしく変化している。

半世紀に及ぶわが国各地の新幹線整備の経緯からすれば、もはや新幹線は時代の最先端をいく交通革新ではない。このことと前述の時代変化を踏まえれば、九州新幹線の全線開業は、九州にとって悲願達成であるが、ただ単にそのことによる地域発展を期待するだけで済ますことのできないものがある。

すなわち、新幹線が開業したからといって、直ちに地域の期待に応え、好結果がもたらされることはない。新幹線という新たな高速交通が九州の交通体系に変革を迫る中で、地域自らが将来を展望し、新幹線を生かす地域戦略を描き実現することこそが求められ、その中で要となる福岡の役割と責務は重大である。

2. 九州新幹線の概要と考えられる整備効果

2.1 九州新幹線の概要について

九州新幹線は、整備計画の上では鹿児島ルートと長崎ルート（西九州ルート）で構成される。そうした中で、歴史的な経緯や都市展開の構図からみれば、九州の地域構造とともに、人、ものの移動が九州西側の南北軸を主にすることから、鹿児島ルートは九州における交通体系の基軸をなす。その意味で、鹿児島ルートが九州で最初に全線開業したことは当然であり、九州の交通ネットワークにおいて、その骨格となる交通基盤ができ上がったことになる。

なお、このことを踏まえ、鹿児島ルートに対して、一般に使われている九州新幹線の呼称を以下ではそのまま用いることとする。

表1および図1に九州新幹線の概要を示す。博多駅まではすでに山陽新幹線が開通していたが、九州新幹線はこれにつなげて博多駅～鹿児島中央駅間をフル規格で結んだものである。これまでの一部開業時の九州新幹線を引き継ぐ“つばめ”に加えて、新大阪駅～鹿児島中央駅間に新たな列車“みづほ”、“さくら”が運行されている。

九州新幹線の駅数は全部で12であり、平均駅間距離は23kmで、他の新幹線路線に比して駅間距離が短い点に特徴があるが、所要時間は鹿児島中央駅～

表1 日本及び近隣諸国の高速交通の整備状況

	日本(2011/3現在)・新幹線					
路線	九州新幹線	山陽新幹線	東海道新幹線	東北幹線	上越新幹線	北陸新幹線(長野新幹線)
開業	2004, 2011	1972, 1975	1964	1982, 1985, 1991 2002, 2010	1982 1991	1997
区間	博多〜鹿児島中央	新大阪〜博多	東京〜新大阪	東京〜新青森	大宮(営業上は東京)〜新潟	高崎(営業上は東京)〜長野
営業距離km	257	644	553	719	304	117
最高速度km/h	260	当初210 現在285(300)	当初210 現在270	275	240	260
駅数	12	19	17	23	10	6
平均駅間距離km	23	36	35	33	34	23
列車愛称	さくら、みづほ つばめ	のぞみ、ひかり、こだま ひかりレールスター	のぞみ、ひかり こだま	はやぶさ、はやて、こまち やまびこ、なすの、つばさ	とき、たにがわ	あさま

	韓国(2010現在) KTX	台湾(2010現在) THSR	中国(2010現在)・CRH					
			330km/h路線				250km/h路線	200km/h路線
路線	京釜高速線	台湾高速鉄道	京津都市間鉄道	武広旅客専用線	鄭西客運専用線	滬寧都市間鉄道	泰滬旅客専用線	成灌高速鉄道
開業	2004, 2010	2007	2008	2009	2010	2010	2003	京広線、 広深線、 京滬線など
区間	ソウル〜釜山	台北〜左営	北京南〜天津	武漢〜広州南	鄭州東〜西安北	上海〜南京	秦皇島〜瀋陽北	
営業距離km	423	345	120	968	457	300	405	
最高速度km/h	300	300	350	350	350	350	250	
駅数(完成時)	10	8(13)	3(5)	16(18)	11	31	10	
平均駅間距離km	47	60(29)	60(30)	61(57)	46	10	45	

注) 一部在来線乗り入れ

京釜線永登浦・水源經由、密陽・亀浦經由、湖南線經由、光州線經由

他に石太高速鉄道

合武高速鉄道など

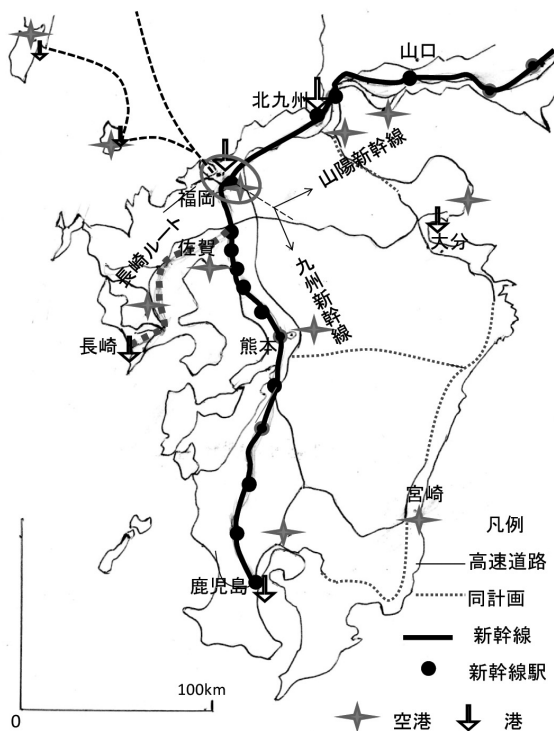


図1 九州の新幹線と高速道路による線の交通

博多駅間でそれまでの2時間20分から1時間20分へと短縮された。福岡を起点にすれば、九州南北の移動時間が大幅に改善され、一部を除いて九州の大半が1時間圏、2時間圏でカバーされる。

あるいは、わが国におけるフル規格新幹線の営業距離は2,600kmで、新青森駅から鹿児島中央駅までがつながった。そうした中で、鹿児島中央駅～新大阪駅間の営業距離は約900kmであるが、最速で3時間45分の所要時間である。九州はまさに本格的な新幹線時代を迎えた。

2.2 新幹線開業がもたらす整備効果

いうまでもなく新幹線は、従来に比して交通の高速化を可能にする点で大きな特色を持つ。在来鉄道がせいぜい130km/h（一部に160km/hの路線もある）であるのに対し、新幹線は200km/h、あるいはそれ以上の最高速度による運行である（表1）。このことから旅行時間は大幅に短縮され、そのことで社会あるいは経済にさまざまな効果がもたされる。そうした効果について、その程度はともかく、また地域ごとに違いがあるにせよ、従来の開業を参考にしな

がら思いつくものを拾い出し、著者の考えで整理したものが図2である。

効果には様々な内容があるが、それらは2つに大別される。交通効果と社会経済効果である。

前者は、鉄道によって高速移動が可能になったことによる直接的な効果である。鉄道の移動時間が大幅に短縮され、移動の活発化と快適性の向上が期待される。また、これらにともない利用者の利便性が向上し移動範囲の拡大がある。さらに、そのことで航空機や高速バス、自動車などの競合する交通機関との間の分担状況に変化があるが、実態からして新幹線は100～700km程度、4時間程度以内の移動を主として担う。

あるいは、移動に時間がかかることでそれまで控えていた潜在需要や新規の交通需要が生みだされることも十分にありえる。加えて、そうしたことと相まって交通圏が拡大し、人、もの、情報の移動が活発になるとともに、場合によってはセールスなども含めて様々な市場圏が生まれ、拡大することが十分に考えられる。

一方、社会経済効果は、地域の交通事情および人々の移動に関する効果が地域社会のあり方や産業活動、経済活動、国土構造の変化、さらには市民意識に変化をもたらす間接的な影響である。この効果は、即座に具現化するものでない。一般には、長い年月をかけて徐々に現れる社会的、経済的な変化である。高齢化と人口減に悩むそれぞれの地域は、交通条件の変化がもたらす効果をベースに、こうした社会経済効果にこそ大きな期待をよせている。

いずれにしても、新幹線整備によって多様な効果が期待される。しかし、それらはそれぞれが独立的に現れるものではない。図中矢印で示すように、互いに関係し合う。移動に関わる効果と需要との関係によって生じる交通構造の変化、交通構造と交通圏や市場圏が総合化して生じる活動空間の拡大がある。また、それらが織りなすことによる環境問題への寄与も十分に考えられる。

あるいは、直接的な交通効果を生かしながら地域資源の開発や地域産業の振興が進み、国土構造や地

域構造に影響し、産業経済構造や社会構造が変ることもある。さらに、こうした様々な構造変化を受けて情報革新、技術革新が進み、住民の意識が変化し、それらにもとづいて人々のライフスタイルが充実し高質化することが推察される。

しかしながら、これらの効果は、その規模や程度となると、同じ九州であっても地域ごとで異なる。あるいは、必ずしも地域にとってプラスの効果ばかりでなく、マイナスの効果もある。

たとえば、観光需要への影響についていえば、地域における観光資源の内容や、新幹線のみならず他の交通機関との関係、観光産業の発達度合いなどがあいまって、新幹線の開業が期待できるところと、そうでないところがある。また、同じ新幹線沿線地域にあっても、人口や経済交流、文化交流などの集積や活発化が期待できるところもあれば、ストロー

的に吸い上げられ衰退が懸念される地域もある。

つまり、新幹線開業の効果を地域ごとにみれば、光ばかりでなく、影もある。そうした状況がどういった地域でどのように出現するかを明らかにし、その上で地域に関し戦略を立てることが大切である。しかし、そうした戦略は地域それぞれで社会経済状況や環境条件、交通条件を詳細に分析して論ずる必要があり、多様かつ個別的である。

本文は、この地域個別の戦略を議論するものではない。その前段として図2の諸内容を概観しながら、九州全体で新幹線の開業を生かし、九州の地域戦略をどのように組み立てるのかについて大局的な観点で論ずるものである。すなわち、

- ① §1にも述べるように、全国的に新幹線の整備が進む中でその後発的な九州新幹線の開業であること。

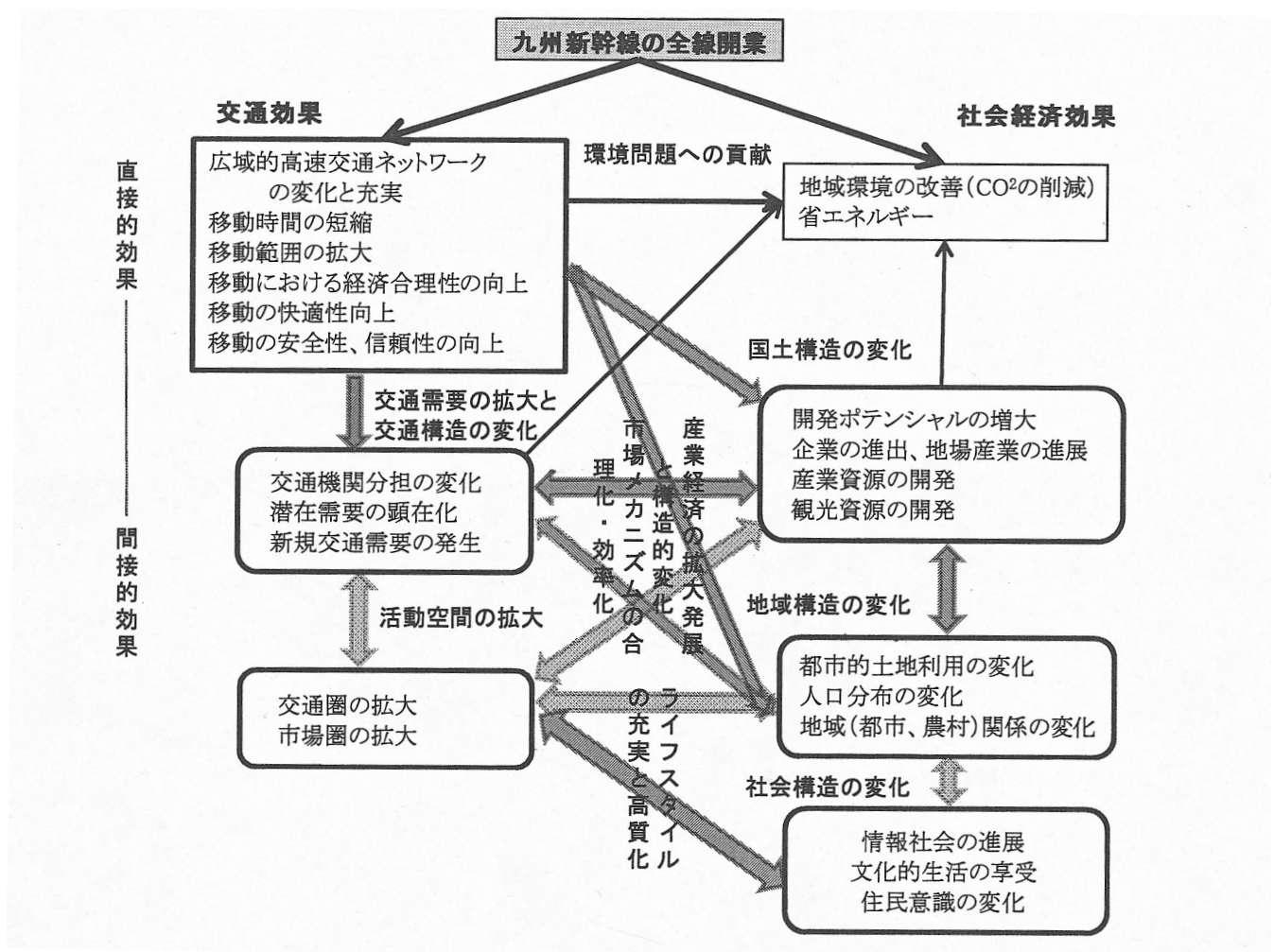


図2 新幹線整備によって考えられる効果の全体体系

② 最近の産業および経済上の活動が、より国際化、広域化、情報化し、従来になかった21世紀型ともいえる環境下にあること。

③ 九州の少子化・高齢化が全国に先駆けて進み、地域の社会的環境が極めて厳しい状況にあること。これらを念頭に地域戦略を確立することが必要なことである。

上述を踏まえれば、単に九州新幹線がもたらす効果を期待して九州の地域戦略を描くだけでは不十分である。新幹線開業のチャンスを積極的に捉え、どのようにそれを生かして九州の地域戦略を組み立てるかが課題である。その意味で、特に基本と考えることをキャッチフレーズにして強調すれば、“国内外に開かれた共生の交流連携社会の構築”であり、“安全・安心のネットワーク交流社会の確立”である。これは、人口減社会、地域間競争の中で新幹線開業がもたらす地域間のトレードオフの関係を踏み越えて、九州の交通体系の変革を包括的にとらえるための戦略的概念である。そして、本概念を具体化するものとして次の3点があげられる（図3）。

- ① 福岡が持つアジアのゲートウェイとしての拠点性と国内外の交通ネットワークを生かし、魅力ある国際的、広域的な交流を促進し充実させる。
- ② 九州新幹線を主軸にする九州の骨格高速交通体系を生かしながら、積極的に利活用する周回型、循環型の交通ネットワークを確立する。
- ③ 少子、高齢社会における九州の地域づくりとして、都市と農村が互いに共生する交流・連携の地域圏と広域圏の水平な地域ネットワークの形成を

目指す。

次章は、これらについての各論である。

3. 新幹線時代を切り開く九州の地域戦略

3.1 国内外の交流促進のためにゲートウェイ福岡の拠点性と高速交通の体系を生かす

(1) 福岡を起点に国内外の高速交通体系の整備状況を概観すれば

九州新幹線が国内他地域におけるそれらと大きく異なる点は、開業のもつ意味が、国際的、国内的な交流、連携に強く関わることである。あるいは、関わらなければならないことである。

九州新幹線は、整備そのものは確かに後発である。しかし、福岡の地理的条件から、博多港と釜山港の間で1日に5～8往復する高速船、1往復のフェリーの就航があり、年間66回（2010）に及ぶ中国からのクルーズ船の寄港がある。また、壱岐、対馬に向けた高速船（5便/日）、フェリー（4～5便/日）発着の基地でもある。

さらに、福岡空港からの韓国、中国、台湾など近隣諸国の18空港に向けた国際線および国内の22空港に向けた国内線の就航があり、国内外合わせると年間1,800万人に及ぶ乗降客がある。これらのことから、福岡空港はアジア地域における拠点空港の1つとしてその責務を果たしている。

加えて、つながりがある近隣諸国や国内諸地域でも、表1に示すように、時期を同じくして広範囲に高速鉄道の整備が進み、また進みつつある。

国内的には、先に紹介した5路線に加えて、長野

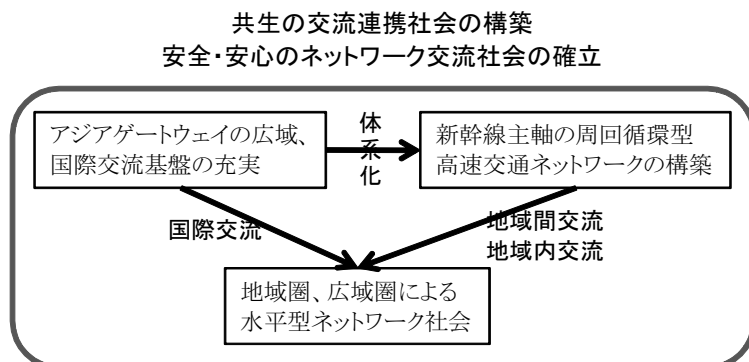


図3 提案する九州の地域戦略の概念

以北の北陸新幹線や北海道新幹線、九州新幹線長崎ルートへの整備が進みつつある。

アジアでは、台湾の台北～高雄間において、一部の途中駅で未開業もあるが、日本の車両を導入し、最高速度300km/h の高速鉄道が開通している。

また韓国では、フランスのTGVが導入され、最高速度300km/h の高速鉄道がソウル～釜山間の全線にわたって新線がこのほど開業した。加えて、備考欄にあげるように在来線（軌間1.435m）への乗り入れがあり、その中で大田～木浦間の新線建設がまた進みつつある。

中国では、2007年の第6次鉄道高速化で、フランス、ドイツ、日本、カナダといった世界各国から高速車両が導入され、6,003kmにおよぶ区間で200km/h 以上となる速度向上が図られている。表1に示すように、それらは3つの内容に分けられる。2010年現在で330km/h 路線 が4路線開通し、それらの

最高速度は350km/h である。また、250km/h 路線 および200km/h 路線として、新線を整備しあるいは在来線（軌間1.435m）を改良して高速化が図られつつある。さらにこれら以外にも、上海の浦東国際空港と竜陽路駅間の30kmが最高時速430km/h のリニアモーターカーで結ばれている（上海トランスラピッド）。まさに、世界的高速鉄道が中国本土に集結する実情である。

これらの事実を踏まえれば、九州新幹線の開業は単に九州という一地域的高速鉄道の開通にとどまるものではない。国内外にネットワークする高速交通体系の中に九州新幹線が組み込まれることを意味し、それらと連携して高速交通網の一翼を担うに至ったといえる。特に、韓国と西日本地域における空港、港湾および新幹線をつなげばY字型の高速交通体系が構築されることになるが、その要の位置を占めるのが釜山と福岡の陸海空3点セットによる交通拠

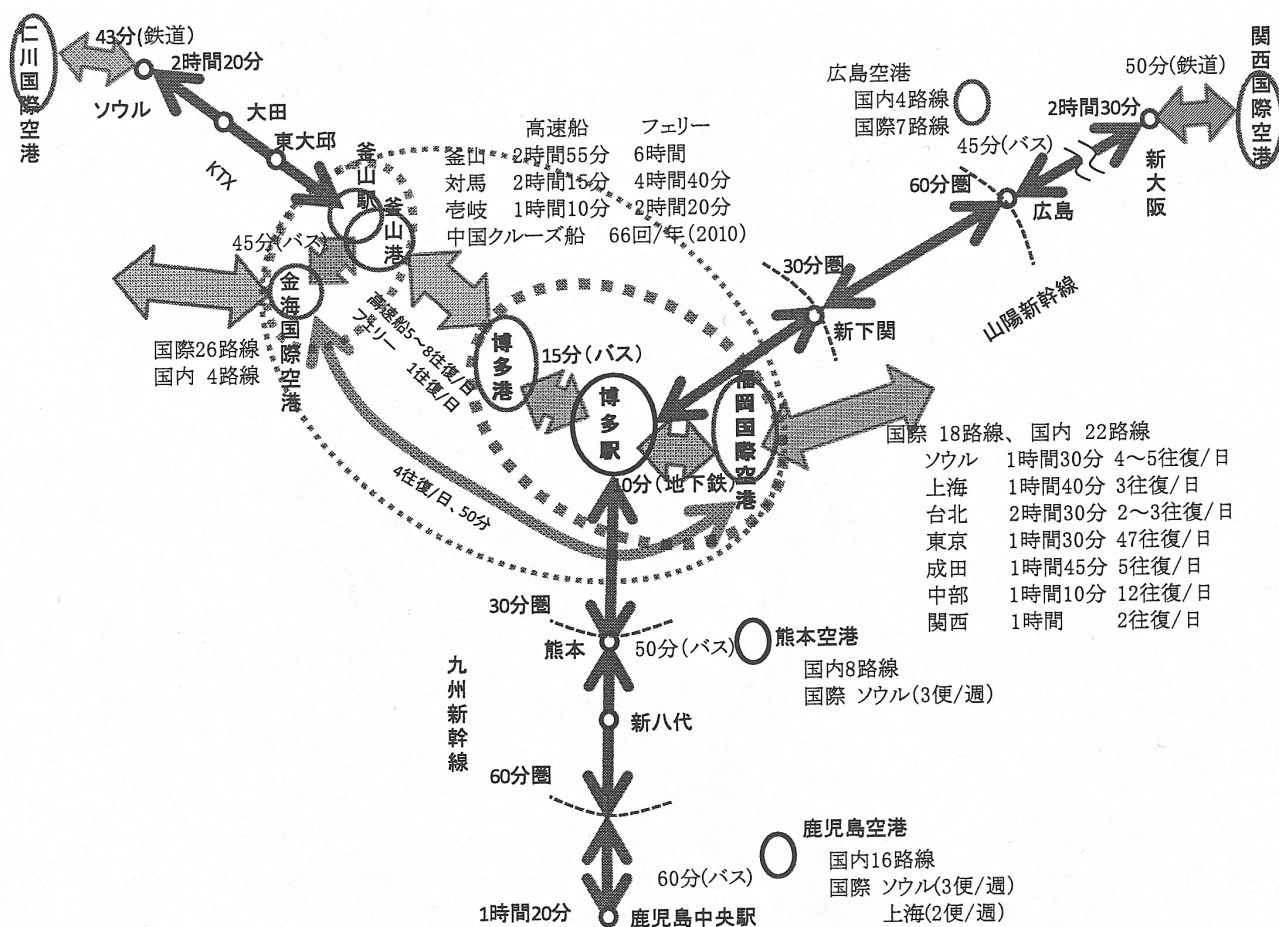


図4 ゲートウェイ福岡のもとに構築される陸海空による国際的、広域的な高速交通体系

点の存在である（図4）。つまり、新幹線の整備は他地域に遅れたが、そのことがかえって高速鉄道網の発達を生かした福岡の拠点性を発揮する観点で好都合な結果をもたらしたと解釈できる。その意味で、広域性ある地域戦略を推進するチャンス到来である。

(2) 福岡・釜山のツイン型交通拠点を生かす

航空路線は、空港からの陸上交通が不十分な時代は、広域交通、国際交通において拠点（空港母都市）間を結ぶに過ぎなかった。しかし、これに高速鉄道網が加わったことにより点と線の交通が結びつき、利便性の高い地域間の広域交流が可能になる。

このことについて福岡を起点にして考えれば、福岡空港、博多港に国内外から到着する旅客は、図4のように、到着後1時間もすれば新幹線利用で新下関あるいは熊本に達することができ、大きな交通革新である。あるいは、2時間ともなれば広島駅、鹿児島中央駅に達する。

つまり、九州新幹線の全線開業は、福岡空港、博多港利用者が、福岡都市圏はもとより、熊本都市圏や北九州都市圏、あるいはその中間にある沿線諸都市圏と、日帰りで手軽に交流することを可能にしている。

一方、福岡と釜山とは、国際的な非日常の交流ではなく、日常交流圏が形成されつつあり、その観点からの戦略的な効果が期待される。両都市との間で、図4に示すように高速船、フェリー、航空機による交通体系が構築されている。また、福岡と同様に、韓国の海空による点の交通と高速鉄道による線の交通との結びつきも十分であり、釜山都市圏に連なる韓国内諸都市圏とのより強い交流が可能である。特に、釜山北港の整備が進みつつあり、その中で高速船のターミナルと鉄道駅が直結する予定であるが、そうならば博多港と博多駅の結びつき以上に釜山での高速船と高速鉄道の結びつきが強化されることになる。

これらのことから、国境を超えて両都市圏の交通拠点が海空による高速交通で強固に結びつき、それと新幹線および高速道路が直結する交通システムが構築できる。その意味では、他に類を見ない国境を

越えたツイン都市の形成であり、点と線によるツイン拠点型の高速交通体系の構築が可能となった¹⁾。

加えて、福岡からソウルや上海に出かけるにしても、そうした都市圏にとどまらず、日常とまではいかないが隣接する諸都市との準日常的な交流、週末交流が可能である。つまり、空港を拠点とする従来のスポット的な国際的、広域的ビジネス・観光交流から、空港そして高速鉄道へとつながる高速交通体系のもとでの交通圏諸地域へのハブ・アンド・スポーク的な交流が可能となる。また、ビジネス・観光に加えて、国際的視野での文化活動や学術研究活動などが容易になる。

したがって、九州新幹線全線開業のチャンスを捉え、近隣諸国、諸地域とのより積極的なビジネス展開を図り、また国際的な観光周遊ルートを開発し、多様な交流を活性化させることこそが、福岡ひいては九州の特色ある地域戦略になると考える。

(3) 福岡における交通拠点性の強化を

むしろその反面で、上述のことは、従来以上の広域的、国際的な範囲で都市間競争、地域間競争をかえって激しいものにする課題である。このため、国際的、広域的交通路線の充実とともに、釜山との連携を強めることで他との差別化を図りながら、福岡の交通拠点性を高めることが必要である。福岡空港、博多港と博多駅の機能強化や質の充実、それらにおけるアクセス交通手段の向上による拠点性を強めることがより一層重要になる。

具体的には、空港国際線ターミナルや博多港国際ターミナルと博多駅との連携強化、地下鉄七隈線沿線地域からの博多駅へのアクセスの改善、市内外の各地域からの分かりやすいシャトルバスの充実などの足元を固めることが大切である。

また、入国手続きの簡素化、九州各地の情報の積極的かつシステムティックな発信、社会システムや経済システムにおける多言語化、および国際的、広域的に通用するあるいは国際基準によるビジネスの展開などが望まれる。

こうした諸内容は、社会的、経済的なポテンシャルの集積、および国際的、広域的な交通拠点性から

して、国内およびアジアのゲートウェイとして福岡が果たす上での整備策であり、その役割を充実・強化するものである。

つまり、広域的、国際的な視点からするとき、東京や大阪、名古屋、釜山、ソウル、上海などといった諸地域との交流は、それらが持つポテンシャルに対応するものでなければならない。この点を踏まえると、福岡市単独ではなく、その周辺を含めた福岡都市圏がもつ人口300万のポテンシャルと、そのもとに集積する活動をより一層活用し活発にする必要がある。あるいは、互いに隣接する北九州、熊本の諸都市圏を含めてそれぞれの特色を生かしながら連携する必要があるともいえる。

要するに、福岡空港、博多駅そして博多港と3つのターミナルが至近距離に直列に並ぶが、このことを活かせば、それらが連携して国内、国際にわたる交通拠点としての役割を十分に発揮する存在である。したがって、交通処理能力を拡大する、乗り継ぎ利便性を高める、国際ビジネス機能を充実するなど一層の機能強化とレベルアップを図ることが望まれる。また、ターミナルおよびその周辺地区における国際ビジネスの展開とその質を高めることで、福岡が九州全体に対して負う責務の遂行が可能になる。

3.2 点および線の交通が結合し九州の骨格交通ネットワークを構築する

航空ネットワークおよび海上航路は主として港と港を結ぶものであり、その役割は拠点間を結合する交通を担うことである。これに対して、高速鉄道および高速道路は、20～40kmの間隔で駅およびインターチェンジが配され、空間において線上に展開される交通施設である。そして、都市鉄道や地方鉄道、一般道がそれぞれの交通拠点から各方面に展開し、線の交通を補っている。

ところで、九州はその名に由来するように古代から九つの国の集まりとして発展してきた。また、それがゆえに古代の西海道は九州を周回するように形成され、七道五畿の中で唯一の循環型の道路として発達したが、そのルートは今日の高速道路に通じる

表2 各地方人口に占める中枢都市人口の比率

地方	人口(万人)	中枢都市	人口(万人)	比率%
北海道	563	札幌	188	33.4
東北	963	仙台	103	10.7
中国	755	広島	115	15.2
北陸	544	新潟	79	14.5
四国	409	高松	34	8.3
		松山	51	12.5
九州	1335	福岡	140	10.5

注)人口は2005年国勢調査による

ものがある。あるいはむしろ原型をなすといっている。

これらのことから明らかなように、九州はその全体を周回して分散的にまちやむらが長い年月を経て形成されてきた。その結果、福岡市といっても人口は140万人（2005国調）であり、九州全体の10.5%を占めるにすぎない（表2）。人口5万以上の都市を数えれば56にも及び、それらの人口は九州の3/4を占める。すなわち、九州は福岡を含めて中規模、小規模のまちが各地に広く分散する構図であり、このことから九州内諸都市をめぐる周回的に循環する交通体系を構築することが強く求められている。

こうした観点で既存の交通体系を見ると、空港および港湾は、それぞれの県での整備が進み、九州を周回するように配されている（図1）。

しかし、陸上交通の主体である鉄道、道路については必ずしも現代に適する周回循環型的高速交通体系に整備ができていないといえない。図1に示すように、高速道路は、西九州軸に沿って展開するが、東九州軸は未完成である。一方、新幹線は、西九州軸に沿う九州新幹線がようやくにして開通したに過ぎない。

こうした九州における高速交通施設の整備状況の不均衡を踏まえるとき、九州の根幹をなす線の交通体系をどのように整備することが望ましいかが問われ、前項の国内外に及ぶ広域的視点に続く重要な戦略である。

基本は、既存の交通体系を生かしながら、最小限の努力で最大の効果を上げる現実的な交通体系を構築することである。すなわち、空港、港湾について

は既存のものの機能強化、有効活用はあっても新たな配置は考えられない。その上で、九州新幹線を九州全体の背骨とする交通軸とし、これとの連携を図ることで九州の諸都市を結びながら、点と線がつながる循環型的高速交通体系を確立することが肝要である。

その際、問題になることは、新幹線沿線地域では空港と新幹線駅との間のアクセスである。つまり、点と線の交通をどのように繋ぐかであり、空港が新幹線沿線から離れた距離にある地域ではそのことをいかにカバーするかである。

すなわち、九州の空港整備が高度経済成長期の比較的早い段階に進んだことで、当時の航空機騒音問題に対する厳しい市民意識から、空港を都市からある程度離して整備したことの問題がある（表3）。熊本、長崎、大分、鹿児島いずれも都心から20～50km離れた位置に空港があり、新幹線駅からのアクセス時間は車の場合で35分～1時間あるいはそれ以上である。最近開港された新北九州空港にしても47分を要し、また交通費がかさむ。

したがって、新幹線沿線域に展開する空港は、福岡空港を除けば、新北九州、熊本、鹿児島いずれも新幹線駅とのアクセスが良いとはいえない。直結する高速道を整備することも一法であり、混雑交差点をセミ立体化して改善することも考えられる。あるいは、既存の在来線鉄道を延長し、空港と都心部をつなぐ工夫もありえる。

他方、九州新幹線沿線域から外れる東九州や長崎方面との交通網をどのように構築するかである。先に述べた人口5万以上の都市56のうち23、約4割がこうした地域に存在するが、長崎方面はさいわいに鹿児島ルートに引き続いて長崎ルートの新幹線整備が計画され、一部区間で着工されている。したがって、その早期完成に向け九州全体が協力し推進することが望ましい。

これに対し東九州地域については、新幹線整備の構想はあっても実現の見通しはない。したがって、せめてもと高速道路を整備し、補完することである。北九州、大分、延岡、宮崎に至る東九州道の一刻も

表3 空港から都心までのアクセス距離と所要時間

空港名	現在地開設年	都心からの距離	所要時間 (車の場合)
熊本	1971	19km	50分
大分	1971	52km	1時間25分
長崎	1975	40km	46分
鹿児島	1972	40km	48分
佐賀	1998	14km	35分
新北九州	2006	30km	47分
宮崎	1961 2種空港指定	6km	JR線 乗入れ
福岡	1951 民間航路開設	6km	地下鉄 乗入れ

(地図検索による)

早い完成が求められる。また、東九州道と西九州における新幹線主要駅を結ぶ横断道として既存の大分自動車道に加え、熊本～延岡間の整備促進が望まれる（図1参照）。

鉄道の強化策としては、在来鉄道日豊本線鹿児島中央駅～宮崎駅間の速度向上策が望まれる。距離にして126kmであるが、現状では、鉄道利用は車利用にほぼ同じ旅行時間（2時間10分程度）を要する。新幹線でいえばその5倍の距離の博多～新大阪の時間距離に匹敵する。線路線形の部分的な改良や複線化、新型車両の投入、電化などで、車をしのぐ快適で迅速な鉄道となることが求められる。

要するに、九州新幹線地域と東九州地域が適切にラダー状に結び付けられる高速交通体系を確立することにより、古代を脱却する新幹線時代における21世紀の周回型循環路を構築する必要がある。

むしろこうした高速交通体系は、利活用して初めて意義があり、その内容は九州を巡る観光交流の活発化、九州を循環するビジネス圏の確立である。すなわち、広域的に意義が認められる観光資源や地域資源を活用し、また、より多くの人々にとって関心がある活動内容を重視し、的を絞った交流システムを構築することである。資源、ルートの選択と集中の上に高速交通体系を生かして九州を循環するゴールデンルートを定め、その積極的な整備と活発な利用を図ることが望ましいと考える。

3.3 地域圏、広域圏のネットワークのもとに九州における共生の交流社会を形成する

九州は今世紀に入って人口減少社会に突入した。このことと高齢化の進展から山間地や中山間地を主にして超高齢社会に突入した集落が多く発生しており、逆に人口が増加している地域は県庁所在都市とその周辺都市に限られている。

たとえば、2006年に国土交通省が国土形成計画策定のために行った調査²⁾によれば、調査された九州の過疎地域等における集落15,277のうち、高齢者(65歳以上)の割合が50%以上の集落は1,357に達し、かつ着実に増加しつつあるとの報告である。あるいは、都心と郊外との関係からまち中が空洞化し、衰退しつつある中小都市も数多く見受けられる³⁾。

他方、こうしたこともあって、全国的に首都圏1極集中が進むと同時に、九州にあっても県庁所在都市への人口集積がみられ(表4)、人口分布の不均衡が拡大しつつある⁴⁾。すなわち、国勢調査でみれば、2005年より九州全体が人口減少社会に入的过程中で福岡県への集積が進む状況にある。その上で県別に見れば、表3に示すように、平均して県人口の1/3が県庁所在都市に集中し、しかもその割合は年を経るごとに高まりつつある。

九州新幹線は、基本的に福岡、熊本、鹿児島といった県庁所在都市を結ぶ。このことと上述の事実から、このまま放置すればこうした県庁所在都市に人、もの、情報がより一層集積するものと推察される。そこで、文献4)で論じたように、結局は関係する基

表4 県別の県庁所在都市の人口集積率(%)

	2000	2005	2010
福岡	26.7	27.8	28.8
佐賀	27.7	27.9	28.0
長崎	31.0	30.8	31.0
熊本	38.8	39.5	40.3
大分	37.2	38.2	39.6
宮崎	33.5	34.3	35.4
鹿児島	33.7	34.5	35.6
九州計	31.4	32.1	33.0

礎自治体が連携する地域圏の形成が求められる。また、それらを水平に繋いで、互いが共生するネットワーク型の広域圏の構築が求められ、交流を活発化させることである(図5)。

地域圏は、中心となる核都市とその周辺地域が連携し、共生する社会を形成するものである。このとき、その中心都市の役割は地域圏における日常的な活動の拠点となることである。したがって、地域圏は中心都市ごとに展開される日常生活圏であるが、56都市全てとは言わないまでも、その半分とみて20～30程度の地域圏の形成になるものと推察される。

地域圏をさらにまとめ、九州全体を10程度に分割してえられるものが広域圏である。そして、その中で核都市がもつポテンシャルあるいはサービスを利用し、地域圏相互が水平に結びつくことで水平なネットワーク型の地域社会が形成される。つまり、これまでのようにピラミッド型の地域構造を作り上げるものではない。中核都市の役割は、広域的、準日常的な活動拠点であり、地域圏をサポートする役割が

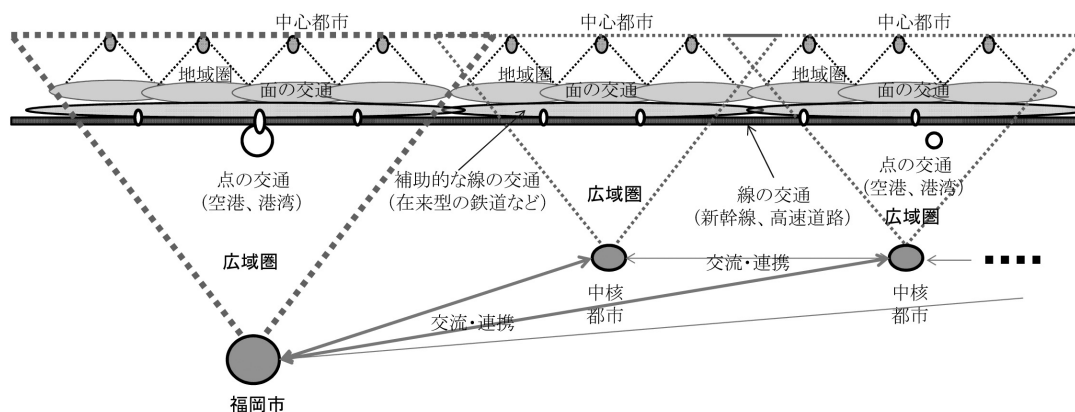


図5 広域圏、地域圏による九州の地域構造と交通体系の基本概念

本来であるが、その内容は文化や高次医療、高等教育など地域圏に住み続けるために求められる機能である。

こうした地域圏および広域圏概念のもとで交流活動を支えるものが前項の点と線による高速交通体系に連携する線と面の交通体系である。当然ながら地域圏には面的な交通体系の整備と維持が必要であるが、その具体的なものとして徒歩、自転車、自動2輪車、シニアカー、マイカー、レンタカー、タクシー、コミュニティバス、路線バスなど多様なものがあり、それらの組み合わせによる道路系交通体系の構築である。

隣接する地域圏、広域圏を結ぶものとしていわゆる補助的な線の交通（在来鉄道、高速バス、マイカーなど）が考えられる。そしてその内容は、高齢化が進む中での交通弱者の増大、環境問題への対応などを踏まえ、かつどんな市民もいずれ高齢者になることを認識すれば、マイカーを極力抑制しながら、効率的な公共交通システムを構築し、維持する施策の展開でなければならない。

その上で、各地域圏をつなぎ、あるいは広域圏をつなぐ線の交通が先に論じた新幹線であり、それを補完する高速道路である。要するに、点、線、面とつながる交通体系のもとで、それぞれの広域圏で得意とする分野の活動を活発化させる、広域圏相互でイベントを共催する、観光交流、週末交流、文化交流を促進するなどのことが考えられる。

こうした地域構造、交通体系の中で福岡広域圏が果たすべき役割は、おのれ自身の広域圏に対するサービスの提供であることはいうまでもない。しかし、これに加えて、そのポテンシャルおよび§ 3.1に述べた拠点性からして、個々の中核都市のもとで不足する国際的、広域的な交通機能やコンベンション機能、流通、ビジネス、文化、学術研究、医療などの中枢的なサービスを広く提供することである。

たとえば、国際交通機能でいえば、熊本都市圏や鹿児島都市圏は、九州新幹線がない場合はそれぞれから中部国際空港を利用の方が福岡空港利用よりも時間的に有利であった。しかし、九州新幹線全線

の開業後は、空港アクセスを含めれば時間的にも、費用的にも福岡空港利用が有利となる。その意味で、両都市圏と福岡都市圏との広域的な連携を強化することが望まれ、他広域圏と異なる福岡の役割である。

あるいは、文化活動は、新幹線で各都市をつなぎ、ネットワークを形成することで、福岡が持つポテンシャル、集客力を生かしながら経済的かつ効果的な活動が可能になる。

4. まとめ

九州新幹線の開業を踏まえ、主として九州の交通体系のあり方を検討しながら、その地域戦略をどう考えるかについて論じた。

高度の経済成長が必ずしも望めない中で、広域的、国際的に激しい地域間競争にさらされていること、また新幹線整備が決して先端をいくものでないことから、九州諸地域にとって九州新幹線の整備で必ずしも望ましい効果ばかりが期待できるものでなく、地域間でウィン・ウィンの関係を築くことは困難である。結局は、新幹線を生かし九州全体で最適と考えられる地域戦略をどのように構築するかが問われている。

九州新幹線の全線開業は、西九州軸を九州の骨格とする交通体系を従来以上に鮮明にするものである。したがって、このことを念頭において九州の根幹的な高速交通体系の組み立てと地域圏の形成を図ることが地域戦略の柱となる。

すなわち、福岡空港、博多駅、博多港が隣接して並び、国内外の多くの旅客が乗降する実績を踏まえて、これら3つのターミナルをより一体化することで九州を代表する交通拠点の形成を図ることができる。その上で、釜山における同様の組み立てと連携し、ツイン型の国際的な交通拠点を形成することが望ましいと考える。

そして、これに九州新幹線を結合するとともに、長崎ルートを早期に完成させ、東九州道および九州横断道で補完する九州の高速交通体系を早期に確立することが重要である。また、こうした交通体系のもとで、従来以上に広範囲の旅客流動が通常的に可

能になり、そのことをもとに地域圏の水平ネットワークによる広域圏を基本とする共生型交流社会を形成することこそが本来の九州の地域戦略である。

最近の経済情勢や国、地方自治体の財政事情を踏まえれば、上述の戦略を推進するにはよほどの努力が必要である。そして、その基本は国の支援のもとに福岡、熊本、鹿児島 of 諸県および県庁所在都市の努力と協力が主体でなければならない。

特に福岡市は、九州新幹線を博多港、福岡空港と連携強化することで、国内外および九州各地を点と線で交通を結ぶ Y 字型高速交通体系の要の位置にある。また、他に比する活動ポテンシャルの大きさから国際化、広域化を促進する九州あるいは西南日本においてサポーターの役割を発揮することが望まれている。これらから、九州の地域戦略を推進する福岡市の責務は大きく、一層の努力が必要である。

参考文献

- 1) 樗木武：地方中枢都市「福岡」からのアジア諸都市との国際交流連携の戦略的推進を、都市政策研究、第 5 号、2008 年 3 月
- 2) 国土交通省：国土形成計画策定のための集落の状況に関する現況把握調査(図表編)、平成19年 8 月。
- 3) 樗木武：都市構造の視点で、中心市街地の衰退を解釈し、その再生問題を考える、都市政策研究、第 3 号、2007 年 3 月
- 4) 樗木武：地域圏と国土構造の新たな形成概念を考える、都市政策研究、第 8 号、2009 年 9 月。