

都市と大学が良い関係を築きつつ、ともに発展するようなまちになってほしい。

—— 九州大学 総長 有川節夫氏



有川 節夫（ありかわ せつお）

1966年九州大学大学院理学研究科修士課程修了。1969年 理学博士。九州大学理学部助手、京都大学数理解析研究所助手、九州大学理学部助教授を経て、1985年より教授。九州大学大型計算機センター長、附属図書館長、理事・副学長等要職を経て、2008年より九州大学総長。

福岡市の成長の歴史的経緯の再認識を

福岡市が25年先のビジョンをもって先に進んで行こうとする今の試みは素晴らしいことだと思います。25年先を考えるにあたっては、まずこれまでの歴史を踏まえておくことが必要です。

九州大学は今年で創立100周年を迎えました。福岡市は一昨年市政120周年を迎えたので、福岡市政の初期の頃に、九州大学は全国で4番目の帝国大学として福岡市に立地し、福岡市と共に歴史を歩んできたのです。九州帝国大学の設立が計画されていた頃、熊本や長崎との誘致合戦がありましたが、地元財界や福岡県の多大なる努力の結果、最終的に福岡市に九州大学が立地することになりました。

福岡市は今日に至るまで、若者が集まり、人口が増え続け、名実ともに九州の政治経済の中心都市になってきました。今、九州大学総長の立場で申し上げると、意外に見過ごされているのが、九州大学の存在が今の福岡市の繁栄をもたらした要因のひとつであるということです。こういった歴史的な経緯や、世界のトップレベルの大学を目指している九州大学に対しては、それなりの評価をいただいてもいいのではな

いかと思います。

「良い大学がある都市は栄える」。九州大学は少なくともこの10年近く、福岡市に対してこのようなメッセージを発信し続けてきました。

私は10年近く前にアメリカ東海岸のアイビーリーグを中心にいくつかの大学を訪問しましたが、いずれの大学の所在都市においても、都市と大学の間非常に良い関係が形成されていたのに感銘を受けました。市民が、大学を自分たちの誇りとしていることがひしひしと伝わってきました。このような、市民が大学のことを誇りに思い、頼りにできるような都市と大学の関係、これが大事なのです。そのためには、大学自身も学術的に優れた研究を行い、市民に還元していかなければなりません。そして都市の側にも、大学とともに取り組んでいけることがもっとあるのではないかと考えています。

300万都市を念頭において考えてみよう

これからの25年、日本という国レベルで見ると、人口減少や経済規模の縮小などといった、右肩下がりの未来像が想定されます。その一方

で、福岡市は当面右肩上がりの状況が続くことが予想されています。このことは福岡市の独自性であり、大きな特徴です。これを大いに活かして、福岡市を大ブレイクさせるために何をなすべきかを考えてほしいと思います。具体的に言うと、福岡市の人口がこれから倍増して、市単独で 300 万人程度になることを想定して物事を考えてみてはどうでしょうか。釜山広域市が約 350 万人の人口を抱えていますので、アジアのリーダー都市を標榜するのであれば、それくらいのスケールを念頭に置いてもいいでしょう。

人口の倍増を想定する際、「他の都市や海外から人口を吸い上げる」というような考え方はなく、魅力ある都市づくりをしていく中で「周囲から自然に人が集まってくる」という状況を作るという考え方でよいのではないかと思います。また、長期滞在者が増えるような交流を増やしたり、引き続き国際会議などのイベントを数多く開催したりしていくことも大切なことです。

さて、このように人口が倍になることを想定すると、なすべきことがいろいろと見えてきます。

例えば、福岡市のインフラは整っていると言われていますが、人口が倍になることを考えると、現状のままでの対応は不可能です。特に水資源の確保は重要な問題になってきます。海水淡水化の技術をどう広げていくか、また、広域でどのような水資源管理をしていくかなど、今後なすべきことが浮かびます。

また、例えば、大陸のハブ港湾である釜山港と福岡との交易が倍増することとなるという前提に立つと、福岡から北九州にかけての港湾で物流・流通機能を整備しつつ、鉄道もフェリーも活用しながら、近隣地域と一体となって対応し、その中でも全体をリードしていくという発想もあっていいのではないのでしょうか。

さらに言えば、アイランドシティに関しても今は様々な議論がなされていますが、人口が倍になれば、むしろ土地が足りなくなることを心配しなければならないかもしれません。

知識基盤社会の到来という観点でいうと、福岡市はこれまでも産学連携交流センターや ISIT などを設置して産官学連携に取り組んできましたが、もっと大きな事業に展開していくことが必要でしょう。北九州市には市立大学がありますが、福岡市にはありません。もし市立大学を持っていたら投入したであろう資金や資源を、このような新しい仕掛けに投入していく、といった発想があってもいいのではないかと思います。

九州でリーダーシップを発揮すべき

行政機関には、どうしても自らの行政の区域内や所管内で話を収めようとして自己規制をする傾向があります。福岡市も政令指定都市ということもあって、福岡県や北九州市との関係で色々と気を使っているのではないのでしょうか。

けれども私は、勢いのある福岡市こそ、九州の州都と自認して、主導性を持って、リーダーシップを発揮してほしいと思っています。例えば福岡県は、糸島市に水素タウンを作ったり、福岡市と北九州市の間で水素ハイウェイを構想したりしています。福岡市も、もっとこのような周辺自治体の取り組みに積極的に入り込んでいいのではないのでしょうか。さまざまな事業に福岡市が積極的に入ってくれば、福岡県にとってもさらに良い効果が生まれるのではないかと思います。福岡市と福岡県が良い関係を作り、周辺の市町村も引っ張っていく、こういうことになれば、自治体間の様々な問題も気にはならなくなっていくのではないのでしょうか。

「アジアのリーダー都市」を標榜するにあた

っては、この10年で日本と他のアジア諸国の立場は大きく変わったことは認識しておくべきでしょう。過去の日本は、明らかにアジア諸国をリードしていると言えましたが、ここ数年のアジア諸国の成長で、近年では「アジアのリーダー都市」と言うためには、大変な努力が必要となりました。

そういう意味では、福岡市は、周辺の市町村とも十分に連携し、九州においてはリーダーシップを發揮しつつ規模を拡大し、そしてアジアのリーダー都市になってほしいと思います。また、例えば博多座のような重厚な建築物が中心部に多く分布するような、見た目にも風格のある都市づくりも、リーダー都市に必要なことではないかと思います。

社会システムの変革を考えよう

大きな事業を展開するためには、技術革新とともに社会システムの変革が必要です。例えば、今般の東日本大震災を目の当たりにして、都市の防災対策や災害対応は全国各自治体の重要な課題になっていると思いますが、建築物の耐震構造、免震構造、新幹線の復旧の早さなど、今回の大震災でも技術的には十分対応できたものもあります。科学技術分野では、規制や基準が設けられることで、技術的にそれを達成するための研究開発等の努力が行われ、たいいてい場合はこれをクリアしていくものです。むしろこれから重要なのは、そういった規制や基準を含めた社会システムについて考えていかなければならないということです。

災害に対しては、どのようなマージンやバッファを設けるべきかということもあります。それから私は、1,000年単位で起こるような災害については、予め対応を考えておくべきではないかと思っています。予め想定して必要な投資を行うのと、実際に災害が起こってから復興に投資するのと、どちらが経済的かを考えるべき

でしょう。

福岡市においても、西方沖地震が発生する前までは「福岡では大きな地震は起きない」という過信がどこかにあったかと思います。九州大学病院ではちょうど免震構造に建て替えた建物があって、その部分の被害は皆無だったのですが、建て替え当初は免震化を疑問視する人もいたくらいです。九州大学には断層や地震、火山噴火に関する調査や研究を行っている研究者がいますが、こういった調査研究の成果を如何に都市計画に含め、新しい社会システムに反映させるかは行政の役割ではないでしょうか。

災害とは違いますが、都市機能の自然との調和や、都市の持続可能な発展ということに対しても、最近では市民の意識が高まってきていると思います。これも、例えば福岡市においては、携帯電話の機種交換時に旧機種を回収してリサイクルを徹底したりするなど、レアアースを含めた限りある資源を皆で有効に使っていくという社会システムを構築することも考えてはどうでしょうか。アジアのリーダーとなる都市であるならば、特色のある施策を展開することも重要な要素だと思います。

具体的な課題を着実に解決していこう

福岡市が知識集約型の社会を目指すためには、もっと様々な知的基盤を有する企業や人材の集積を図る必要があります。このようなことを考えた際に、福岡市には個別具体的な課題がいくつかあり、それらを解決していかなければなりません。

一つは交通問題です。例えば都市内の渋滞で1時間仕事が滞るとして、8人渋滞に巻き込まれたなら、それだけで1人の1日分の労働時間が失われる計算になります。交通渋滞は都市の生産性を著しく低下させるものなのです。福岡市の都市交通は、山崎市政終盤以降目に見えて改善されてきたと思いますが、まだ改善の余地

はあると思います。それから航空便の問題ですが、例えば、福岡空港と佐賀空港とで機能を分担し、東京に向かう便は福岡空港から、別の地域に向かう便は佐賀空港を利用するなどとし、近隣の地域で連携と機能分担を図る取り組みを考えてもいいのではないのでしょうか。

学術研究都市を目指す九州大学の伊都キャンパス周辺も交通問題を抱えています。JR九大学研都市駅から大学に向かう公共交通機関は現在バスしかありません。箱崎キャンパスからの更なる移転を考えると、これでは十分とは言えません。他の都市の事例も参考にしながら、LRT (Light Rail Transit) に代表される軌道交通の設置が必要であると思います。もちろん大学関係者の利用だけで軌道交通が維持されるわけではありません。周辺農地の用途転換に関する規制緩和を行った上で住宅開発を行ったり、幹線道路の両脇の開発を進めたりして、人口を集積することも必要でしょう。また、すぐに出来ることとして、西区の区域内の筑肥線を福岡市営の扱いにしたり、西九州自動車道の西区の区域内を都市高速の扱いにするなど、もう少し西区住民に対するサービスを考えてもよいのではないのでしょうか。

次に外国からやってくる人々の受け入れについてです。九州大学ではこれから外国人留学生の受け入れ数を増やし、2020年には3,900人程度にしようとしています（現在約1,900人）。これを受けて、学内では、留学生に対するサービスやサポートをワンストップで行うセンターを設置するなど様々な取り組みを進めています。福岡市にも、アジアのリーダーである国際都市として、外国人留学生や外国人研究者への対応の強化を進めてほしいと思っています。一例ですが、廃校になった小学校の跡地等を使って、市立のインターナショナルスクールを開設することは考えられないのでしょうか。このような施設があれば、外国からの留学

生や研究者が安心して福岡に長期滞在できるようになると思います。

九州大学の箱崎キャンパスの跡地利用も喫緊の課題です。九州大学は、法人化後に意思決定のスピードが非常に早くなったと言われますが、福岡市においてもこれからますますスピード感が求められるでしょう。福岡と釜山の都市間連携を進める中で、毎年開催されている「福岡・釜山フォーラム」などに参加した際に、釜山のスピード感と福岡のスピード感にはかなりの差があると感じました。アジアのリーダー都市を目指すのであれば、スピード感も重要な要素の一つになるでしょう。

グローバル企業を育てよう

福岡は、外から入ってきた人々からよく住みよい都市と言われますが、単身赴任や転勤で住むには確かに良い都市でしょう。しかしながら、それは支店文化であって、福岡市が本当の意味で大ブレイクするためには、この支店文化からの脱却も考えなければならないと思います。

支店文化から脱却するためには、地域限定の産業の発想のみでは困難で、やはり福岡市内に本社や本店を置き、グローバルに展開する企業が増えていくことが必要でしょう。福岡市が勢いのある300万都市になるためにも、勢いのあるグローバル企業が必要です。フィンランドの人口は福岡県と同程度の約500万人ですが、NOKIAというグローバル企業があり、教育も福祉も進んでいて、学ぶに値するものがあります。マイクロソフトの本社があるシアトルも、そういう意味では参考になると思います。

インタビュー日:2011/7/19 文責:URC 天野