



# 関門地域一体化促進シンポジウム



と き／1997年4月8日(火)  
14:00～17:00 (13時30分開場)  
ところ／リーガロイヤルホテル小倉・祇園の間







# 関門地域一体化促進シンポジウム

見えてくるのは、豊かな可能性の光。  
聞こえてくるのは、新たな都市の胎動。

海峡花火大会 (向市合同開催)

## COME ON BIG TOMORROW

関門に大いなる未来を

古くから、アジアとの玄関口として栄え、数々の歴史の舞台となったところ。  
海を核として、満ちあふれる活力と、すばらしい自然の恵みに抱かれてきたところ。  
アジアとの本格的交流時代を迎えたいま、本州西部から九州北部にかかる豊かな可能性に満ちたこの地域に、  
新たなゲートウェイを、との期待が高まっています。  
このシンポジウムは「COME ON BIG TOMORROW(関門に大いなる未来を)」を合言葉に、各界から多彩なゲストをお招きし、  
連携と交流をベースとしながら本州西部から九州北部地域、なかんずく関門地域にどのようにして、  
新・都市圏を創造していけばいいのか、その実現のための道をさぐるものです。

## PROGRAM プログラム

13:30 | 開 場

14:00 | 開 会

主催者挨拶・来賓挨拶

14:15 | 基調講演

「関門都市圏の  
一体的発展に向けて」

次全総の策定状況を踏まえて

講 師 / 谷 口 博 昭

(国土庁 計画・調整局 調整課長)

15:10 | パネルディスカッション

「関門地域の一体化の実現をめざして」

コーディネーター / 玉 川 孝 道

(西日本新聞社 編集局総務)

パネリスト / 樗 木 武 (九州大学 教授)

福 井 康 子 (都市経済研究所 主任研究員)

福 田 和 彦 (九州山口経済連合会 副会長)

宮 崎 薫 (下関青年会議所 理事長)

末 吉 興 一 (北九州市長)

江 島 潔 (下関市長)

17:00 | 閉 会





Greetings

## 主催者挨拶



## Kazuhiko Fukuda

福田 和彦

(ふくだ かずひこ)

九州山口経済連合会副会長

本日は、皆様方何かと御多用の中を、「関門地域一体化促進シンポジウム」に御出席いただきますとともに、これからのプログラムに従って、皆様方にいろんな角度からお話をお聞きいただくということでございまして、誠にありがとうございます。主催者の一人として厚く御礼申し上げます。

御承知のように、関門地域は、古来より海上交通の要衝として、また大陸文化の受入口として、文化的、経済的に栄えた地域であります。現在でも、環黄海、環日本海経済圏の拠点として、従来にも増して、重要なポジションを占めておるわけでありまして。

また、次期全総の中で、描かれております西日本国土軸と、日本海国土軸の接点に位置してありまして、太平洋新国土軸と連携する、東九州軸の北の拠点地域でもあるわけでありまして。

一方、関門地域の都市活動の規模は、中国地方、九州地方の、それぞれの中核都市である広島市、福岡市に匹敵するわけですが、近年、経済活動は停滞しており、相対的な地位の低下を招いているところであります。関門地域の振興のためには、スケールメリットにより、当地域が持つ、もっと高いポテンシャルを活用することが重要であり、海峡による分断を克服して、両市間の連携を強化し、一体的な発展を促すことが何よりも重要であります。

本日のこのシンポジウムは、関門の連携と交流をベースに、本州西部から九州北部地域、なにかんぞく関門地域に、どのようにして新しい都市圏を創造していけばいいのか、その実現のための道を探るものであります。

どうか皆様方には、最後まで御清聴いただきますよう、よろしく御礼申し上げます。以上簡単ではございますが、私のあいさつとさせていただきます。ありがとうございました。



## Sekinari Nii

二井 関成

(にい せきなり)

関門海峡道路整備促進期成同盟会会長・山口県知事

本日は、来賓の皆様方を初め、多数の方々に御出席をいただき、「関門地域一体化促進シンポジウム」を開催できますことを大変うれしく存じております。また、基調講演をしていただき、国土庁の谷口調整課長をはじめ、パネリストの皆様方には、御多忙の中、御出席をありがとうございます。

さて、関門地域は、関門都市圏、関門経済圏として、福岡県、山口県という行政区域を越えて、社会的、経済的に緊密に連携・交流しながら、広域交流を先取りする形で発展してまいりました。今日、広域交通の増加、並びに本州西部地域と九州北部地域の交流の活性化に伴い、関門地域の交通量は、大幅な伸びを示しており、今後、当地域のさらなる発展を図っていくためには、交流連携の基盤となる道路ネットワークの整備が重要でありますことから、関門海峡を結ぶ新たな道路である関門海峡道路を早急に整備することが、喫緊の課題となっております。また、関門海峡道路の実現は、九州北部軸と日本海国土軸、西日本国土軸の重要なクロスロードとして、新しい国土軸の一翼を担うものであり、関門地域のみならず、広く九州山口地域の発展に、大きく寄与することが期待されております。

このため、平成3年11月に関門海峡道路整備促進期成同盟会を設立し、積極的な活動を展開してまいりました結果、建設省では、新交通軸調査として、この関門海峡道路の整備が、地域に与える社会的・経済的な影響、並びにルート・構造・整備手法等について調査検討を進めておられます。また、両県、両市も共同調査を実施いたしております。今後とも、早期実現のため、官民一体となった地域を挙げての取り組みが、重要であると考えておりますので、皆様方には、なお一層の御支援・御協力を賜りますようお願い申し上げます。あわせて本日のこのシンポジウムにおきまして、関門地域の明日への発展に向けての忌憚のない御意見、御提言をいただきますよう、よろしく御礼申し上げます。

Greetings

## 来賓挨拶



## Wataru Asou

麻生 渡

(あそう わたる)

福岡県知事

本日のシンポジウムは、この海峡を挟んだ両地域が、今後どうやって一体となって発展していくかというテーマで、ひとつ大いに討論をしようということでありまして。

皆さん、地図を思い浮かべていただきたいのですが、当然、下関と北九州の間には、関門海峡があります。この海峡をずっと西に進みますと、響灘、対馬海峡を経て朝鮮半島に、あるいは中国につながっていきます。東の方に行きますと、大阪、東京、さらに太平洋を経てアメリカへ。つまりこの海峡は、確かに両方を隔てておりますけれども、アジアにつながり、そして日本の太平洋ベルト地帯につながり、アメリカにつながっているのです。

このような特性を背景に、関門地域は、二つの大きな発展の力を持っております。

一つは、アジア時代が力強く復活しつつある今、この海峡が、大きなアジアの物流拠点という形で大いに発展していくだろうということ。

もう一つは、非常に力強い製造業の基盤を持っていること。八幡製鉄所をはじめ、大きな製造業の会社、人材、経営力がある。それを支えるような、多数の大学もある。この力を、どうやってお互いに引き出していくか、それが、第2の大きな発展の方向であるわけです。そのため、下関と北九州がお互いに力を合わせ、連携・分業していくことが不可欠であります。

では、それをどのように実現していくか。これはやはり、お互いに交通の便がよくなければならない、ということになります。そこで、私どもが考えていかなければならないのは、第2の新しい関門の橋をつくらうということ。それが、両地域の一体化をもっと進め、二つの大きな力を引き出していくであろうと考えられ、また、単に両市の関係だけではなく、本州と九州、山口県と福岡県、これらをさらに一体化して発展していくために不可欠であるわけでありまして。そのようなことですので、ぜひ、今日のシンポジウムを通じまして、こはひとつ、「BIG TOMORROW」ということで、力強い議論をしていただきたいと、祈念する次第でございます。どうもありがとうございました。



## Kenzo Kikuchi

菊地 賢三

(きくち けんぞう)

建設省九州地方建設局長

「関門地域一体化促進シンポジウム」の開催まことにおめでとうございます。地元経済界、民間団体が一体となり、このようなシンポジウムを開催されますことは、誠に意義あるものと考えております。また、御列席の皆様方におかれましては、平素から建設行政の推進に当たりまして、格段の御支援御協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、平成8年12月には、国土審議会から次期全総の中間報告として「21世紀の国土の構想」が発表されました。この中で、新しい国土構想の基本理念として、日本海国土軸を初めとする国土軸のイメージが、歴史的・文化的つながりを有する地域の連なりとして提示されております。建設省では、平成8年2月に「新連携時代の快適生活ビジョン」を策定し、地域の特性に応じた快適生活を可能にするための施策の推進に務めているところであります。地方ブロックを連携する新たな交通軸につきましては、平成6年度に、新交通軸調査を設けまして、海峡横断道路に関する、技術・社会・経済面からの調査を進めております。現在、関門海峡道路経済調査委員会におきまして、経済性等の調査、並びに地域間の交流・連携の調査を行っております。また、技術的には、関門海峡道路技術検討会におきまして、検討を進めているところでございます。建設省といたしましては、地域の連携交流の取り組みの効果がさらに高まりますよう、交通ネットワークの整備に努力を重ねてまいります。今後、交流の活性化が予想される九州と本州とのブロック間交流につきましましては、西日本広域交流圏などの調査検討を推進するとともに、地域の連携・交流などの取り組みに対しても、積極的に支援してまいり所存でございます。皆様方におかれましては、これらの活動に対する御努力、御協力をお願いいたします。

また、新しい計画への取り組み、さらに平成10年度に予定されております、新たな道路整備の5カ年計画においても、どう実現させるかということが、一つの大きなポイントになるかと思っております。

最後になりましたが、本日のシンポジウムが、実り多い成果を挙げられますよう祈念いたしまして、あいさつとさせていただきます。ありがとうございました。





COME ON  
BIG  
TOMORROW

次全総の  
策定状況を踏まえて

# 関門都市圏の 一体的発展に向けて



国土庁 計画・調整局 調整課長 谷口 博昭

東京大学工学部卒。昭和47年、建設省入省。近畿地建・中部地建道路部、本省道路局、63年、中部地建沿津工事事務所長。平成6年、本省道路局道路環境対策室長、7年、道路整備調整室長を経て、11月、現職に。

「COME ON BIG TOMORROW」という立派なシンボルマークができ、また、本会場を満員の皆様方で埋め尽くされたということで、当初から所期の目的は達しているのではないかと思います。皆様方の熱き思いを胸に受け止めさせていただきながら、若干個人的な見解も踏まえまして、お話をいたしたいと思います。

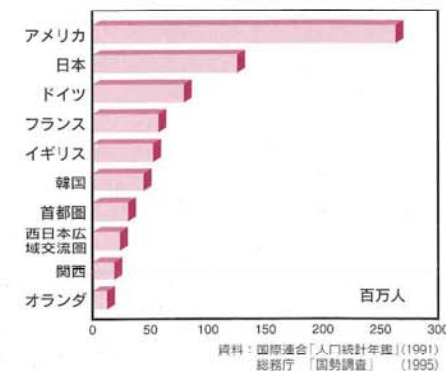
西暦2010年を計画目標年次として策定中の「次期全総」は、4次までの全総の延長上ではない、新たな発想で策定しようという意気込みで、あえて「次期」と言っている次第です。この「次期全総」は、これまでの一極一軸構造による、過密・過疎や東京一極集中等の諸問題を踏まえ、また、価値観や生活様式の多様化、地球時代、人口減少、高齢化・高度情報化時代といった「時代の大転換」を背景にして、新しい4つの国土軸（※1）で全国をカバーする、いわゆる多軸多極型国土構造を構想しております。

この新しい国土軸とは、文化・生活様式の創造の基礎条件である気候・風土・文化蓄積・地理的特性などにおいて、共通する地域のつながりを言い、全総では、

「幅広の圏域」という捉え方をしています。九州では「第2関門」「豊予海峡」などの検討事項がたくさんありますが、この新しい国土軸をうたうだけでなく、実現に向けて、それを具体的にどういう形で具体化していくのかといったことが、大きな課題ではないかと私は考えます。

そのための戦略的施策としては、①地方中小都市と中山間地域をセットで考える「多自然居住地域の創造」、②大都市空間の修復・更新によって有効利用を図る「大都市のリノベーション」と並んで、③「地域連携の展開」と④「広域国際交流

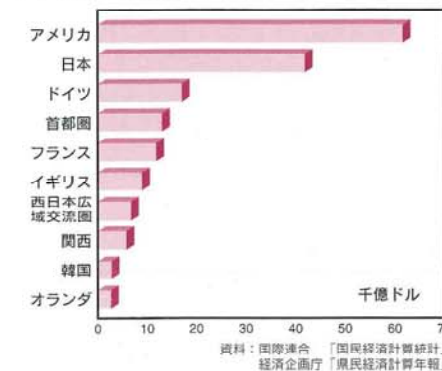
## ■主要国と中国・四国・九州の人口規模



圏の形成)を掲げています。③は、複数の地域がそれぞれのもつ資源・魅力を共有し、相互に補完することにより、地域の選択と責任による地域づくりを国が支援する形で、魅力的で個性的な地域連携を展開し、多様性に富んだ国土を形成していきこうという内容。また④は、複数の地域的まとまりからなる「広域国際交流圏」を地域ブロックを超える広がりをもつ程度の圏域を基本として形成し、全国各地の自立的な国際活動を可能にするという考え方です。

このような策定状況をもとに、「西日本

## ■主要国と中国・四国・九州の経済規模



広域交流圏」例えば、中国、四国、九州の3ブロックを一体的なエリアとして捉えると、どのようなポテンシャルがあるのか？人口的には3ブロックで約2,500万人でカナダに匹敵します。GDP(国内総生産)では7,300億ドルで韓国の2.5倍。諸外国と十分対抗できる規模ではありますが、しかしながら首都圏には及ばない。逆に言えば、首都圏・東京圏を相手にするには、この3ブロック一体ぐらいのスケールで考えていかないと、力が発揮できないということでもあります。また、国内でみると、人口は5分の1、面積は4分の1、貨物取扱量は5分の2と、わが国の中で大きな位置を占めていることがわかりますが、とりわけ、港湾数、海岸延長、漁業粗生産額等のシェアが非常に高い。すなわち、西日本地域は、海岸や海を見直し、活用していくことが重要な視点でないか、それは新しい国土軸の理念にも沿うことではないかと考えます。

九州北部地域が、その特性を生かした自立・発展を遂げるために必要な交通基盤、都市基盤、産業基盤などの総合的な



整備計画を策定するための、「九州北部地域の広域国際交流圏の形成に資する社会基盤整備計画調査」におきまして、下関・北九州・博多港を「中枢国際港湾」として、どういった役割分担をし、整備を行っていくかということが、調査の柱の1つになるのではないかと考えております。例えば、93年のデータでは、九州発着のコンテナのうち、神戸・大阪を経由するものが輸出で40%、輸入で25%ですが、当地域に岸壁水深15~16m規模のコンテナターミナルがあれば、わざわざ関西に依存しなくても、独力でアジア・太平洋との幅

## Keynote Lecture

## 基調講演

### ■幹線旅客交通を対象とした各地区の被災の影響(阪神被災ケース=1.0としたときの指数)

地点名	阪神被災ケース	京浜	駿河	関ヶ原	関門	親不知
総迂回費用	1.0	2.1	1.5	1.7	2.0	0.5
一人あたり迂回費用	1.0	1.7	1.6	1.5	5.0	1.9

注1. 数字は、各ポイントが寸断した場合に迂回に要した一般化費用増分(=迂回に要した増加料金+迂回に要した増加時間×時間価値+移動とりやめによる損失)

注2. 全国幹線旅客純流動データ、国土庁総合交通体系データベースシステム(TRANET)等を使用して分析した。大都市圏内移動、県内移動、貨物移動等は分析の対象外とした。

出典:国土庁総合交通課「交通システムの信頼性向上に関する調査報告書」

い輸出入が可能になるともいわれております。

一方、わが国の基幹交通体系のリスクポイントの評価をみてみますと、万が一、阪神淡路大震災規模の災害がこの地域を襲って、現況の高速道路や新幹線が途絶した場合、一人当たりの迂回費用は、阪神被災ケースの実に5倍にも達するという非常に高い数値も出ております。

以上を前提に、私なりに関門都市圏の一体的発展に向けての5つのポイント(=機能)をまとめてみますと、第1は、〈長期的には全総が構想する日本海、太平洋、西日本の3つの新国土軸が交わる、クロスロード=結節機能〉。第2は、アジアとの近接性や母工場集積の可能性をにらんだ〈アジアへのゲートウェイ機能〉。第3が〈広域国際交流圏の拠点機能〉。4番目が〈交通機能に応じたネットワーク整備とリダンダンシー(※2)の確保〉。現在トンネルで3万台強、橋で3万台弱の交通量があるようですが、降雪時のトンネルの渋滞、あるいは数年毎の1~3ヵ月に及ぶトンネル補修による交通止めの状況などを考え合わせてみますと、全国七つの海峡プロジェクトの中でも、ここは多様な機能面からも

実現への可能性は高いのではないかと考えられます。5番目は〈連携による一体的な都市圏機能〉、下関・北九州、それぞれに歴史的な生い立ちは異なりますが、これが一体となれば、広島や福岡に対抗し得るわけで、海峡を挟んだ地域連携のシンボリックな事業

といえるのではないのでしょうか。

最後に、公共事業に厳しい目が当てられている現状や、ともすれば東京中心の発想になりやすい点を考えて、当プロジェクトに対しては、ぜひ、地方からの情報発信をしていただく必要があります。特に整備には時間を要する事業だけに、積極的な経済連合会等民間の声は重要で、官民一体となって立ち上がり、調査から事業実施方法にまで踏み込んだ、より具体的な検討をお願いしたいと思っております。

※1 「北東国土軸(仮称)」:中央高地から関東北部を経て、東北の太平洋側、北海道に至る地域及びその周辺地域。

「日本海国土軸(仮称)」:九州北部から本州の日本海側、北海道の日本海側に至る地域及びその周辺地域。

「太平洋新国土軸(仮称)」:沖縄から九州中南部、四国、紀伊半島を経て中京に至る地域及びその周辺地域。

「西日本国土軸(仮称)」:太平洋ベルト地帯とその周辺地域。

※2 代替性、多重性







## 「関門地域の一体化の実現を目指して」

## Panel Discussion

## パネルディスカッション

基調講演に続いて行なわれたパネルディスカッションでは、各界からの多彩なパネリスト（6名）によって、熱い論議が繰り広げられました。西日本新聞社編集局の玉川孝道氏をコーディネーターに、北九州・下関の両市が対峙している現状、国際交流時代へ向けての両市への課題など、バラエティ豊かな意見や提案が飛び交い、会場を埋めた600名を超える参加者も熱心に拝聴。終了後もパネリストへの質問が続くなど、大いなる未来をひらくビッグ・プロジェクトへの気運は、一気に高まりました。

### PANELIST パネリスト



樗木 武 (ちしゃきたけし)  
九州大学 教授

九州大学工学部卒。工学博士。専門は地域・都市計画、交通計画、トンネル工学。「土木計画学」、「九州21世紀への地域戦略」など著書多数。福岡県・市の都市計画審議会の委員・会長も務める。



福井 康子 (ふくいやすこ)  
都市経済研究所 主任研究員

九州大学大学院経済学研究科修士課程修了。建設省「九州地方道路整備懇談会」委員をはじめ、自治体の様々な委員を務める。NHKテレビ等でも解説者として活躍。



福田 和彦 (ふくだかずひこ)  
九州山口経済連合会 副会長

東北大学法学部卒。昭和33年、八幡製鐵所入社。本社、君津製鐵所で労働部の主要ポストを歴任し、平成5年、常務取締役八幡製鐵所長に。9月より現職を務める。



宮崎 薫 (みやざきかおる)  
下関青年会議所 理事長

武蔵工業大学卒。昭和56年、(株)共栄土建入社。63年、取締役副社長を経て、平成7年、(株)コプロス代表取締役社長就任。58年からJC活動を始め、今年、理事長に就任。



末吉 興一 (すえよしこういち)  
北九州市長

東京大学法学部卒。昭和33年、建設省入省。59年、河川局次長、60年、国土庁土地局長を歴任後、62年より北九州市長を務める。



江島 潔 (えじまきよし)  
下関市長

東京大学工学系大学院卒。昭和57年、千代田化工建設(株)入社。平成元年、東亜大学講師、水産大学非常勤講師、5年、下関コンピューター専門学校校長。7年より下関市長を務める。

### COORDINATOR コーディネーター



玉川 孝道 (たまがわたかみち)  
西日本新聞社 編集局総務

九州大学法学部卒。昭和38年、西日本新聞社入社。本社社会部、東京支社外報部、ワシントン特派員、本社地域報道部長、東京支社編集長を歴任。平成7年より現職。



### 関門地域の現状 認識と現状打破

玉川 基調講演での谷口課長からの問題提起を踏まえて、議論をもう少し具体的に深めていきたいと思えます。まず最初に、全般的な現状認識をお願いします。

樗木 今から20数年前に、初めて関門地域を訪れたとき、「海峡を挟んで対峙する下関と北九州」という印象を受けました。生活圏にしても、生活の場にしても、連携していないという印象が強かった。その後、3つのトンネルと1本の関門橋ができて、関門地域は一体化するんじゃないかなあと、期待しました。現在では、関門を渡る人が1日に20数万人あるという、大交流が実現しています。しかし、駅前再開発、ウォーターフロントや人工島、FAZ(※)関連施設の整備など、未だに両都市圏が対をなし、競い合っている感があります。

それには理由があります。1つは、街づくりでの競争原理が働いているから。もう1つは、両都市圏の自然条件が非常に類似しているために、特徴を生かそうとすると、

同じような発想が生まれてくるということ。それに、両市が位置づけられている産業都市としての街づくりの基本というのは、そんなに大きく変わるものではありません。そして何よりも、今日、こうして関門地域の一体化というテーマでシンポジウムを開くこと自体が、対をなしている証であろうと思われます。

しかしながら、基調講演で国土庁の谷口課長がお話されたように、経済活動、観光、学術、文化のあらゆる面で、国際的な視野、広域的な視野で見ると、相互交流が広い範囲で起ころうとする時代に、地域がある一定の機能を果たそうとすれば、そこには一定レベルの「ポテンシャル」が必要になってくると感じます。

従って、この関門地域の活力を引き出していくためには、いい意味での競争原理を働かせながら、両者の向かうべきベクトル(=方向)を、1つの方向に向くような仕掛け、仕組みを考えることが大事だろうと考えます。

両市とも、海峡に面したところが都市的な活動地域で、その背後に住環境が形成されていますので、地域構造の面では、海峡とその隣接地域を都心部として、大関

門都市圏が形成されるという認識が必要ではないか。海峡を川に見立ててみれば、例えば、パリのセヌ川、ロンドンのテムズ川が街の真ん中を走り、その上で大都市圏が形成されているように、関門地域が、大関門都市圏として機能することは、可能であると感じております。

福井 私がまず申し上げたいのは、時代が音を立てて、全く予想しない方向に変わりつつあるという認識を、一人ひとりがはっきりと思い描く必要があるということです。国際化時代の進展と言われてもイメージできにくいですが、例えば、10~20年後、現在のG7諸国に代わって急成長のアジアパワーを後ろ楯とした、人口1千万人規模のアジア諸国の都市が台頭してこようとしています。その観点に立てば、九州・中国・四国の2,500万人のパワーで対抗するのも全く夢物語ではありません。しかし同時に、すぐ準備しないと間に合わないぐらいの緊急性を持っていることを意識してください。

それから、国際化の進展がどれぐらいのインパクトを持っているのか。例えば、「金融ビッグバン」について、ある銀行の

※輸入促進地域 (Foreign Access Zone)





## 7つの橋が高速道路で リンクして発展を遂げている サンフランシスコ湾に 学ぼう。(福田)

方は、圧倒的な資金力を持つアメリカの銀行などが日本の中堅どころを吸収していく、ビッグバンが進めば国境は何の関係もないとおっしゃいます。新聞にも「国という意識を捨てよ」とありました。もう国境線や県境といった地域を線で区切ることは、日々意味が薄れていきます。今日の配布資料のパンフレットに、人工衛星写真がありますが、これには全く国境や県境の線が入っていない。ここからスタートする方が、実質的な論議ができると思います。

また、人の流動性が益々激しくなっています。私も仕事で、国内外を問わず、あちらこちらを訪れていますが、仕事ばかりでなく、観光でも全世界的な人の流動性は高まっていて、これはもっともっと大きな動きになるでしょう。

このように、時代は音を立てて大きく変わっていくというのに、写真で見ると、本州と九州が1ミリもない海峡で隔てられているせいで、行き来が減じられています。しかも、つながっているのは、同じ場所にあるトンネルと橋だけ。これからの時代、激しくなる人や物の動きをしっかりと支えるには、あまりに脆弱なつなぎ目ではないかと思えます。

**宮崎** 私が現状認識しているのは、大変人口が減っているということ。それから、観光客が通過型で宿泊数は大変少なく、この地域、特に下関では、過疎化が進んだ地域かなといった気がしています。

このような状況の中、魅力ある街づくり、地域の持つポテンシャルをいかに引き出すかということが、重要な課題だと思っております。

現在、関門海峡を挟んでウォーターフロントの開発を両市で進めておりますが、こ

れを一大プロジェクトとして大規模化し、人を集めるという考え方もできると思えます。下関では、下関駅から赤間神宮の手前まで、海峡の景観や歴史を生かした開発が進められています。ここを中心にネットワーク化していけば、今後両市が観光による恩恵を受けられるのではないのでしょうか。

**福田** 現状の認識としましては、まず、両市併せて130万人の人口の集積、それから地理的な交通結節点としての利点をうまく生かしているか、また日本の歴史を変えたほどの「壇ノ浦の源平合戦」や「幕末の馬関戦争」の舞台であったという歴史的遺産をうまく活用できているかという3つの問題意識を持っております。4つ目は、都市型の高度な産業の集積が未成熟であ



うこと。これらを地元がどの様に受け入れたか。それぞれの地域計画に結びつけ、並行して計画を進めていったかどうかは、必ずしも明確ではありません。

大体、県境はどれも放っておかれるのが全国共通。この谷間を埋めるために、私も就任以来、下関市とはトップ会談をはじめ色々な交流を進め、現に両市が協

力して環黄海経済圏の都市会議の開催などの国際規模の交流までが実現しています。地域が向き合えばかなりのことが実現できます。そして交流の実績を上げることが地域交流の問題を解決へ導いていくのではないかと思います。

例えばFAZや港など同じことをしているように見えても、それぞれの調整の中で役割を分担してやっていますし、水族館やローブウェイなどについても、「もう似たものは作るまい」と宣言し、いたづらに張り合うより、お互いに補完し、相乗し合う関係をめざしています。大正時代に、中野金次郎さんという門司出身の商工会議所の方が、「北部の5市は合併し、県を異にする関門海峡の南北の両都市が、新しい行政区として海峡府又は関門県を作ったらどうだろうか」と提案されました。これを阻害したのは何といたしましても都道府県制度です。それぞれの県で、自己補完的に計画をつくることに慣らされてきた我々の意識を変えていくことが、ぜひ必要ではないかと思えます。同時に第2関門道路は、おそらく今世紀最後の県境を越える一大プロジェクトだと思いますので、これを両方の県民・市民がどう位置づけて、どう英知を出し合うかが重要であると考えます。

**江島** 両市が張り合うような部分も確かにあったかと思えます。また、別々の自治



## 今世紀最後の県境を越える 一大プロジェクトには、 両県・両市の英知を集めて。 (末吉)

体であることに起因する問題点もたくさんあります。もし、30数年前に北九州が5市合併するときに、下関を含めて6市で合併していたら、この関門経済圏は、違った形になっていただろうと思います。

下関の大きな財産の一つである歴史をさかのぼると、日本人の誰もが知っている源平の戦いの舞台であったこと、また時代の節目の転換点であったことは、非常に大きなポテンシャルを持っていることだと考えています。しかし、まだまだ十二分には生かしきれないと思います。ここで両市ががっちり機能分担をしていくことができれば、ダブル投資もなく、例えば歴史的な観光資源、自然特性を最大限に生かすことが可能ではないか？また下関市民から、若者が楽しめる施設を求められますが、それはすぐお隣の北九州にたくさん

あるということをお納得していただければ、無駄な投資をせずに済みます。行政サイドの皆様にも、「機能分担」という発想に切りかえていただく必要があると思っています。両市ともに人口が減少している状況で、再び活力ある都市像に変えていくためには、やはり「連携プレー」が大変重要であり、連携プレーを具体化するには、「アクセス」が大きなファクターになると考えております。

今、両市は夏の海峡花火大会や維新海峡ウォークなど観光事業を中心に、大変協力がとれております。しかし、第2関門道路は両市・両県が自力で取り組むには余りにも巨大なプロジェクトです。だからこそ関門地域全体の発展が、日本全体の発展につながるというシナリオをしっかりと持っていないと実現しにくいと考えているところです。





## 最初から都市機能全体までシナリオに描く、グローバルな発想を。(福井)

### どういふ戦略が組み立てられるか—大きな視点から—

玉川 「アジアの時代」、関門地域の発展のための戦略は？

福田 今、アジアの時代はまさに進行中であり、30年ぐらゐは成長を続けると思っています。次は中国、そしてインドの時代でしょうか。アジアの成長力を地域の活性化に取り込むことが、1つのシナリオとなっていますが、これには課題が2つ



ある。1つはできるだけ早く港湾の整備を進めること。2つ目は、できるだけ安く。国際競争に勝つためには、もう少し高度にシステム化する知恵を出していかないと、設備も高い、オペレーション費も高いということでは、アジアの活力を呼び込むことは、不可能だろうと思えます。

鉄鋼製品は国際商品ですから、輸出マーケットでは、常に一番安い所と戦います。そういう時代に入ってきていると思えます。

福井 原材料調達においても、最近グローバルな流通をしなければ負けです。クロスボーダー化は、今はおそらく製造業が一番先に気づいていて、自治体が最

も国際化が遅れているのではないのでしょうか。国際的な情報化とボーダレス化はコインの裏表のようになって進行しているんだと思えます。

その意味では、新しい全総で、国際広域交流が大きな柱でどーんと出てきたことを高く評価したい。例えば、都市づくりの最近の傾向をアメリカで見えますと、都市機能も、オフィスも、商業も、サービスも、住宅も、それに空港やインフラまで、オールワンセットでどーんとつくります。日本でも、大きな橋やトンネル、港もものすごいコストをかけて作るのであれば、最初から都市機能までシナリオを描いて整備すべきだと思うんです。街や市場の成熟を待って、商業やサービスが出てくる。そんな国が主導する

重厚長大産業がまずあって、人を張りつけ、自然に民間が出てくるのを待ってからという、古臭い方法ではなく、発想の転換が必要になっていると思います。

玉川 国際化時代に対応するインフラ整備の課題は、スピードとコストだということですが、国際競争力の社会資本的な話を一。

橋木 国際化に、この関門地域が重要なポイントであるということは、共通の認識だと考えます。国際的な流れの中で、今、東アジアに日が当たることで、関門地域が浮上してきた。この地域の発展を促進していくためには当然ながら、国際的な交通基盤の整備が必要です。幸い現在、日本の中枢港湾としての整備や新北九州空港の建設がなされようとしており、物や人の流れ、動きに対する基盤整備の方向性は見えてきている、と思うわけです。ここで大事なのは、時代遅れの整備にならないこと、十分に先を見通しながら、場合によっては先手先手と手を打っ



て活性化することが必要です。地域の活力は道路体系の善し悪しで左右されます。第2関門道路をはじめとした関門地域から九州各地・中国各地へつながる、高速道路を中心としたネットワークをうまく整備することが、この地域の本当の意味の拠点を発揮し、世界に負けない

が限界です。本当にスピードを上げるには、民間が整備をし、後で行政が買い上げるというような仕組みも考える必要があるのではと思います。「公共事業はもういいのでは」といった行政にとって、いわばアゲンストの風が吹く中、私たちは、地域のためのプロジェクトの重要性を積極的に訴えていかねばならないと思います。ただ、建設省と運輸省が、国のレベルで手を組んで検討を進めていることは、地元へのフォローの風と受けとめています。

これからの国際的なネットワークの時代に、新しい港や空港をどう機能させていくかを考える体制づくりをし、「物流都市」という共通の視点で関門連携を考えてゆくべきだと思います。

## 国際広域交流時代に立ち遅れぬよう、先手先手の基盤整備が大切。(橋木)

ていくことが必要であると思うのですが、果たして間に合う整備をしているのだろうか、という疑問を感じております。例えば、今北九州では、中枢港湾として、15m水深のパス建設を進めています。台湾の高雄では、既に22m水深をめざして動いています。日本では最先端に行くプロジェクトでも、アジア諸国と比べると1歩も2歩も遅れを取ってきているようです。

従って高度な国際戦略で高雄や釜山に挑むには、基盤整備を内陸部と結びつけ

ポテンシャルを生み出します。そのためにも、基盤整備が強く求められると思っております。

玉川 今のスピード・質は大丈夫か、という御指摘を両市長はどうお聞きになりましたか。

末吉 競争相手が見えている以上、スピードの早い整備が当然必要です。響灘の大水深港湾整備は、かつてないスピードで進んでいます。5ヵ年計画で2パス

江島 下関側の港湾整備は、北九州市で整備するヨーロッパ・北米航路の港と連携のとれた港として、北部九州の海の玄関口の役割を果たしていきたいと考えております。本市の港は、現在でも中国自動車道とのアクセス条件が良く、さらに第2関門道路という陸路アクセスが増加されることによって、九州・中国・四国圏域にとって、大変大きなプラスになると考えられます。そういう意味からも、港湾整備とアクセスルートの増強は、切っても切り離せない間柄にあると考えています。







## 地域のなすべき 具体策

### —地域の視点から—

**玉川** 国際広域交流について、「地域連携」の重なり大きさなどについての御意見は？

**宮崎** 地域連携を観光面でアプローチすると、①PR戦略、②商品戦略、③誘導戦略の3つが考えられます。

①は、近隣都市、隣接県、そして東アジアへのPRの打ち方を両市でいかに進めるか、②は、例えば下関地域も、門司と同じレトロ調にして、一体感を出すなど、③は、自然に人が流れ込むような、



そして関門地域で循環するような、交通形態・ルート設定を図ることです。それから、対岸に行ってみたくなるような工夫をということで、関門橋の下をヘリコプターでくぐらせるといった新しい関門橋遊覧の発想があってもいいのでは、と思いますが、ちょっと難しいでしょうか。

また、地域連携を空からのアクセスで図り、陸上や海上が不便な近隣他府県から、ヘリコプターによって、関門地域に呼び込むという戦略も考えられるのでは

## へりてくぐる関門橋遊覧など、 観光面でも新しい発想の 「一体化」を！（宮崎）

ないかと思います。

**玉川** 下関と北九州が手を結べば、130万人レベルの中核都市の誕生が可能となるわけですが、実際にはなかなか中核機

能が発揮できない。福井さん、両市が128万人のスケールを持ちつつ、且つ人々が交流する魅力ある中核都市になるには、どのような条件が必要でしょうか。特に女性の目から見られてどうですか。

う色合いは無くなり、全く新しい街になりました。ですから、旧来の歴史的遺産で観光の個性を出すのもいいですけど、視野をもう少しマクロに広げてみて、市民レベルでの、国際競争力がある国際性豊かなホスピタリティーがあって、コンベンションがわいわいと行なわれているというような、ダイナミックな動きのある地域にしていくほうが、長期的に耐え得るような個性をつくることできると思います。国際性という個性は、どここの街でもそうおそれとは持ち得ない。港・空・海峡がある、FAZの指定を受けているという4拍子も5拍子もそろったポテンシャルを伸ばしてしていくことが、一番確実な魅力づくりではないかと思えます。

**福田** 5市合併した頃の北九州市は、それぞれが自分のところを主張して、中核都市機能が、どこにあるのかが見えませんでした。しかし、次第にこれが小倉に集約されてきて、やっと1つの都市らしい姿になってきたと思います。

北九州は、八幡・戸畑の鉄、門司の海運業など、いろんな産業が集積しているという利点を持っています。特に門司では原料を船で運んでいたのが、たくさん工場が建っています。原料も大量輸送になってきていますから、これからは活用方法もいろいろあるのではと思います。

また、海峡を持つ景観の良さというのは、海峡を持たない都市の人々にとっては、非常にうらやましいものではないでしょうか。ちょっとした歴史があって、

## Panel Discussion

## パネルディスカッション



スロープには芝生が植えてある。休日には、あちこちから人々が集まり、一日海を眺めて過ごす。つまり、海峡というのは、人々が憩いを求めて集まるところ。そういう意味では、さまざまな「秘めた機能」というものを、分担し合いあるいは、重点化していくことが非常に大事なのではないかという気がいたします。

**玉川** これまでは鉄の北九州、漁業の下関と、いわば単品構造でしたが、これからは、非常に多様な複合的な元気の素が必要になるということですね。

北九州・下関の両市が128万人というスケールメリットをつくるのに、「海峡」がひとつの壁になり、両都市間の血行を悪くしている。血の流れ、つまりネットワークや新しい架橋をどう対応すればいいのか、非常に緊急な課題だと思えますが…。

**末吉** ご指摘の血行ということについては大いに反論しなかりやなりませんね。私たちは、血行よくやっているつもりなんです。(笑) 門司と下関の街づくりには随分緊密なコミュニケーションを図っています。大きいところでは、両市が協力して日本の「海峡会議」を開いています。他に、環黄海経済圏において、下関と北九州のそれぞれの姉妹友好都市、釜

山、仁川、大連、青島それに最近では天津まで含め、市長レベルでの国際会議を実現しています。

観光についても、両方の行事を乗せ合う、共同イベントをする、お互いに広報に載せる、共同で地図を作るなど、現実には多くの人が関心を持ち、一生懸命にやっておられます。今までにないコミュニケーションをしていると思っています。両市は毛細血管ともう少し大きな血管まではつながっています。今後は、第2関門道路という大プロジェクトをどう生かすかで大動脈をつなげていくことが必要だと思えます。

**江島** 両市のつながりをさらに進めなくてはなりません。両市が緊密な関係になることで、現在持っていない魅力をお互いに付加できるのではないかと感じております。

なると思います。例えば、関門経済圏の中で、全国第3位の水揚げ高を誇る下関漁港の、山口県西部の食糧基地としての機能は、本市が果たし得る重要な役割だと考えています。

もう一つ、ぜひコメントさせていただきたいのが、情報のインターチェンジという点です。アジアの物流のゲートウェイであり、同時に環黄海経済圏の情報のアクセスポイントとして成立するためにも、情報インフラに対するインターチェンジ機能を福岡市や広島市に持っていかれないように、早急に整備しなければならない努力が必要ではないかと考えます。

**樺木** 両都市の内部で意識する連携と、外から見る連携とは、若干のズレがあるようです。日常的には、やはり海峡という壁は結構あるものです。電車の本数の少なさや、迂回しなければならぬルートは、時間に拘束されるという認識を持ちます。こういうものを全然意識せずに、両岸同士が日常的に交流ができる仕組みを作ることが大事でしょう。

現在ある橋とトンネルは、それなりに機能し、役割分担していますが、都心と都心をもう少しダイレクトに結ぶには、まだまだ橋とトンネル1つずつでは機能しきれていないという感じがします。

そういう意味で、この第2関門道路は、都心間を結び時間制約や迂回性という問題を打破する、そういう意味づけができるのではないかと。そうすることで、関門海峡は、「関門川」となり、自由自在な相互の交流を実現し、両地域が一体的な機能を果たすのではないかと感じております。

## 人や物の交流と共に、 情報の核拠点化への視点も 重要。(江島)





# 手を結ぶ相手は、 海の向こうにも無数にいる— 「世界」を見すえた地域連携へ。 (福井)

## 関門地域 一体化への提言

玉川 最後に、今後の提言を。

福井 シンボルマークに、固い握手が見えます。あの結び合っているのが、門司と下関、福岡県と山口県の連携だけでは、意味は半減します。手を結ぶ相手ももっとグローバルに、海の向こうに無数いるんだという発想で、あのシンボルマークを読み返し、逆に相手が手を結びたくなるような魅力というものを考えてみたい、そう思います。

宮崎 北九州と下関が、一緒にいろんなことをやっていくことが大変重要なことだと思いますが、やはり違う部分もたくさんあるな、と感じます。北九州と下関、そして周辺の地域が、自然に行き来できるような状態づくりが、大切だという気がしました。

福田 提言の第1点目は、両市長さんに、より連携をとっていただきたいということ。両市を並立しながらも、一つのパートナーシティ（仮想都市）として、常に物を見ていただきたい。それが、将来の地方の時代を前提として、ぜひお願いしておきたいことです。

第2点目は、空港や港湾や、いろんなものが動いている中、人の交流をどのレベルでどれだけ図るかということ。それが、一体化の上でも、役割分担を肌で感じる上でも、非常に重要であります。第



2関門道路は、両市の都心部と都心部を結ぶところに意味があり、そこから循環線ができあがるのです。

ただ、国のプロジェクトとして考えるとき、連携軸の役割と生活道路としての役割を、非常に難しいことだろうとは思いますが、うまく共存できないものかと考えております。

九州山口経済連合会としても、第2関門道路の重要性を認識しておりまして、平成9年度の新たな活動である交通委員会に特別部会を設置して、経済効果、あるいは国に対する働きかけ、そういうものについての行動を起こすことを考えております。

末吉 私は、下関市と北九州市の間には

いろんな交流があり、実績を重ねて来ていると言いました。今後も、花火大会の実現のような、両市民共に「一緒にやって良かった、実現できた」と身近に感じるものを、一つでも早急に実らせたいと思います。

その最初のプロジェクトとして、関門間を10分間隔ぐらいで頻りに走る「関門シティ電車」を走らせたいと願っております。山口県と福岡県の県境と同様に、JR西日本とJR九州の「境」を拭払い、両方にうまく走らせるということを実現しようがありませんか、と思うわけです。両市長が共に「一生懸命やったなあ」ということを、1つでも早く実現し、疎遠だとか、向き合っていないとか言われる汚名をすすぎたいと思っています。

江島 2001年、すなわち21世紀の世界のトップを切って開館を予定している新世代の水族館を、現在、唐戸地区に計画中でございます。これは明らかに、北九州市民の皆様に使やすいように、正面玄関は北九州側を向いています。また、昨年山口県がオープンした、海峡メッセ下関の西日本最大のタワー展望台も、下関側からは半分ぐらいしか見えませんが、北九州側からは全景の150mが全部見えます。将来北九州の門司にできると伺っている海峡ミュージアムは、逆に下関を向くでしょう。門司の海の博物館と、下関の海の水族館とそれを結ぶ渡船の3点セットの観光周遊バスポート等が、発行できれば、また両市の共通の新しい事業となるのではと、今いろいろと計画しています。

玉川 アジアの時代、世界競争時代、大交流時代、それは決して甘いお話ではない。そのための準備は十分か、そのためのスピードは十分な速さを持っているのか、質の高さはどうか、という議論、そして、この関門、もっと広い意味で北九州市と下関市が、一つの西日本広域交流圏の中核・中枢都市になるための条件として、もっと大きな動脈をつくり、1つの大きなまとまりのある、しかも海峡というすばらしい景観を生かした都市に成長してもらいたい、このように願うわけです。中でも、今日話題に出ています第2関門架橋については、公共投資抑制の中で、大変な逆風が吹いていると思います。しかしこの建設は、この地域にとって、九州、それから中国にとっても、非常に大きな大動脈をつくるということ

で、このシンポジウムを通じて、その必要性が十分認識できたのではないかと、いうふうに、改めて思っております。

アメリカでも、ミネアポリスとセントポールがミシシッピ川を挟んで、ツイン都市というのをつくって、しかも非常に密接な役割分担をしながら発展しています。両市長による大変なエールの交換がありましたけれども、それがもっともっと幅広い、太さを持った交流を行い、関門海峡をはさんで向かい合う北九州市と下関市が、中枢都市として大きく発展することを願って、本日のシンポジウムを終わりたいと思います。

どうもパネリストの皆さんありがとうございました。会場の皆さんありがとうございました。(拍手)

# 両市民が連携の成果を 実感できる機会を 増やしていきたい。(末吉)







シンポジウムの開催にあたっては、チラシや新聞広告などでPRし、関係自治体・業界をはじめ一般の方々にも広く参加を呼びかけました。

COME ON BIG TOMORROW

### 関門地域一体化促進シンポジウム

●4月8日(火) 14:00~17:00 (13時30分開場)  
●リーガロイヤルホテル小倉 祇園の間(3F)

お問い合わせ ■北九州市交通計画課 ☎093-582-2518  
■下関市都市計画課 ☎0832-31-1932

●新聞広告/朝日・毎日・読売・西日本 (H9.4.6)

COME ON BIG TOMORROW

見えてくるのは、豊かな可能性の光。  
聞こえてくるのは、新たな都市の胎動。

### 関門地域一体化促進シンポジウム

と き/1997年4月8日(火) 14:00~17:00 (13時30分開場)  
と ころ/リーガロイヤルホテル小倉・祇園の間(3F)

主催/九州山口経済連合会、関門海峡道路整備促進共同委員会、北九州商工会議所、下関商工会議所、  
北九州青年会議所、下関青年会議所、北九州活性化協議会、下関21世紀協会  
後援/九州地方建設局、中国地方建設局、福岡県、山口県、北九州市、下関市

お問い合わせ ■北九州市都市計画局計画部交通計画課 ☎093-582-2518  
■下関市都市整備部都市計画課 ☎0832-31-1932 までお気軽にどうぞ

●チラシ (B4)

### 配布資料

会場では、プログラムや関門海峡道路に関するリーフレット、基調講演の資料など、関門地域一体化へ向けてのさまざまな参考資料が、来場者全員に配られました。



●プログラム

### 基調講演資料



●関門海峡道路に関するリーフレット

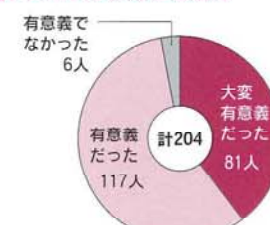
アンケート回収総数 212

シンポジウムにご参加いただいたみなさんに、シンポジウムの感想、関門地域一体化促進についてのご意見などのアンケートにご協力いただきました。たくさんの貴重なご意見・ご提案の中から一部抜粋してご紹介いたします。

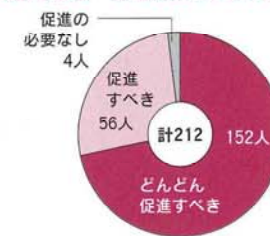


### DATA

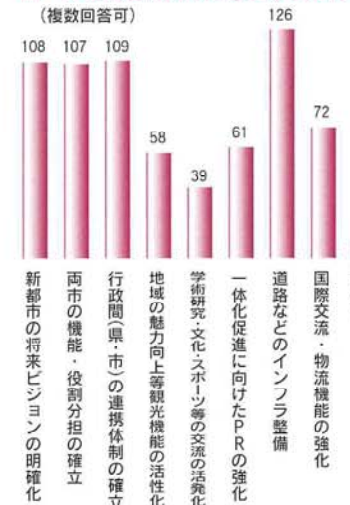
#### ■シンポジウムのご感想を



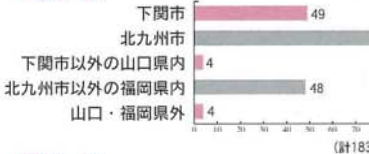
#### ■関門地域一体化促進について



#### ■一体化促進に向けて必要なことは



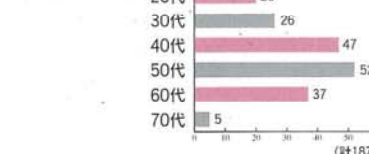
#### ■住所



#### ■職業



#### ■年齢



ご協力ありがとうございました。

### VOICE

◎地域の概念を関門に固定せず、日本の中でどういう位置づけ・役割を持つのか、目的・ビジョンを明確に推進していかないと、活用されないし、地域発展にならない。(八幡西区 54歳 男性)

◎海峡一帯に広域の大都市圏の実現を望む。また、これを中核に、東アジアの個性的なゾーンとなれば素晴らしい。(小倉北区 49歳 男性)

◎第二関門橋に全天候通行できる歩道を設置し、観光と交流地域生活道にする。(下関市 68歳 男性)

◎第二関門道による日本海側の交通軸の強化と、既存の関門橋・トンネルによる循環ネットワークの形成を。(福岡市 46歳 男性)

◎国レベルでこの地域を考え、両市が一体となってシナリオづくりを行うべき。それには、対アジアの日本の玄関口としての物流・交流都市としての有効性を取り入れる必要がある。(下関市 38歳 男性)

◎インフラ整備や一部住民による文化交流だけでは、一体化促進に向けての効果は小さい。一番大事なのは、両市民の考え方。相互のテ

レビ・ラジオ放送を相互の地域で受信して、同じものを見たり聞いたりすることで、市民同士の愛着感が生まれるのでは。(北九州市 36歳 男性)

◎官民一体となって、北九州・下関が連携して地域振興構想等を作成し、第二関門の早期実現のため国に働きかけること。併せて交通体系の細部にわたる見直しを。(八幡西区 60歳 男性)

◎市民レベルでも広くPRを強化し、共通の行事を活性化して意識の向上を図るべき。(小倉北区 67歳 男性)

◎道路などのインフラ整備にあたっては、それに合わせた両市の計画が必要である。特に幹線道路から各々の都市へのアクセスの利便性を十分考慮しなければ一体化の実感が失せる結果になるだろう。(66歳 男性)

◎行政に任せないで、民間も「九州・山口はひとつ」という気持ちを強く持って、行政を引っ張っていくように努力するべきだと思います。(福岡市 58歳 女性)

◎境界線を無くした地域計画を行うべき。「国」という単位でのプロジェクトを進めていくべ

きであると思う。(福岡市 26歳 男性)

◎このプロジェクトの成功のカギは、観光機能の活性化にあると思います。いくら交通手段が整備されていても、そこに魅力がなければ人も集まらないと思う。(福岡市 22歳 男性)

◎行政縦割りの再編成も考慮に入れ、政治・経済・文化の集約ポイントとなることを望む。(戸畑区 37歳 男性)

◎関門地域一体化促進については、両市の機能分担を図った形でないとう無意味。市境を越えた早い時期でのプランづくりが必要。(47歳 男性)

◎一体化は、両市の合併が一番の早道と考える。(福岡市 36歳 男性)

◎今回のシンポを契機に、より突っ込んだ議論の場を持つべきである。(下関市 24歳 男性)

◎National Projectに対して、地域が単なる働きかけを行うだけでなく、相乗的な効果をにらんだ意味合いの活動が感じられ、今までにないPositiveなシンポジウムであった。(福岡市 36歳 男性)





今回のシンポジウムは、開催前の新聞での連載特集、翌朝の新聞報道やテレビのニュースなど、マスコミ各社でも大きく取り上げられました。このことは、新時代へ向けて活性化への熱い期待が抱かれる「関門地域」の注目度の高さを物語っています。今後の発展へ向けて大きくPRする絶好の機会になりました。



●西日本新聞 (H9.4.5~7)



●西日本新聞 (H9.4.10)



関門地域の  
大いなる未来に、  
マスコミも  
熱い注目!!



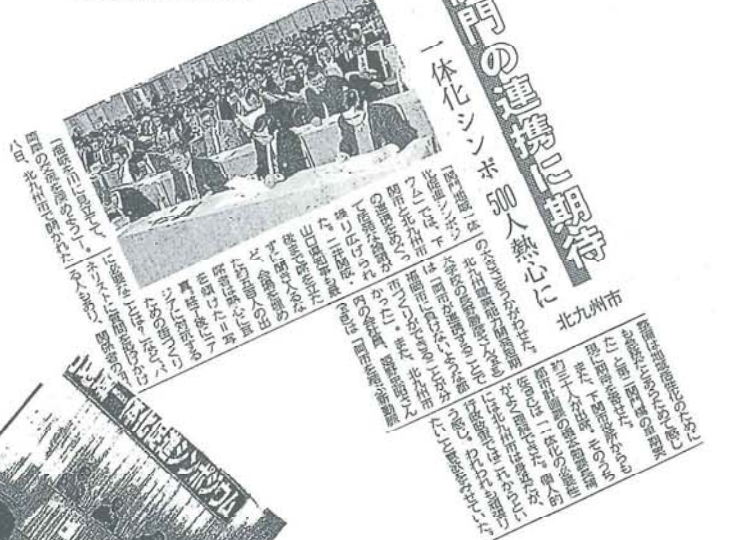
●日経新聞 (H9.4.9)

●毎日新聞 (H9.4.9)



●山口新聞 (H9.4.9)

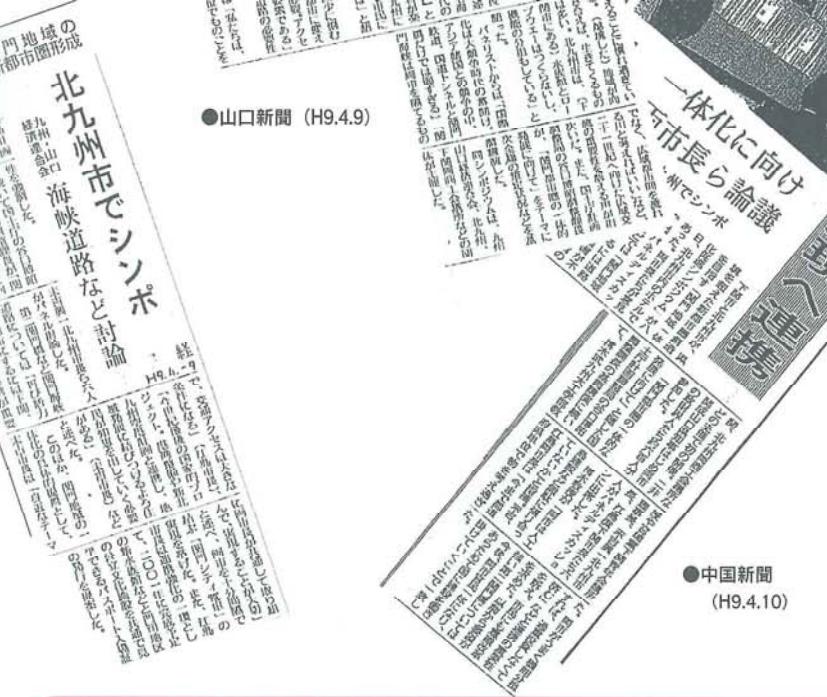
●西日本新聞 (H9.4.9)



●読売新聞 (H9.4.9)



●中国新聞 (H9.4.10)



テレビのニュースにも取り上げられました!!



●NHK北九州



●FBS (福岡放送)



●YAB (山口朝日放送)





基調講演やパネルディスカッションなどシンポジウムの内容を、もっと詳細により多くの方々にご紹介するために、新聞で事後報告をしました。



# 関門地域一体化促進シンポジウム



## 関門に大なる未来を COME ON BIG TOMORROW

北九州市と下関市が海峡を越え、連携と交流をベースに、新都市圏創造への会場は、山口・福岡両県知事や中国・九州両地方建設局長をはじめ、600名。閉会後もパネリストへの熱心な質問が続くなど、「関門新世紀」への新たな

### 基調講演

14:15 ▶ 15:00



国土庁 計画・調整局調整課長 谷口 博昭

関門都市圏の一体的発展に向けて  
— 次全総の策定状況をふまえて

ロックの人口は、カナダに匹敵します。GDP（国内総生産）では、韓国の2.5倍。諸外国と十分対抗できる規模ではありません。また、国内で見ると、人口は5分の1、面積は4分の1、貨物取扱量は5分の2と、わが国の中で大きな位置を占めていることがわかりますが、とりわけ、港湾数、海岸延長、漁業粗生産額等のシェアが非常に高い。すなわち、西日本地域は、海岸や海を見直し、活用していくことが重要な視点ではないか、それは新しい国土軸の理念にも沿うことではないかと考えます。調査によりますと、93年の九州発着のコンテナのうち、3-4割が神戸・大阪経由で輸出入されていますが、当地域に岸壁水深15-16m規模のコンテナターミナルがあれば、独自でアジア・太平洋との幅広い輸出入が可能になるともいわれております。

一方、わが国の基幹交通体系のリスクポイントの評価をみてみますと、万が一、阪神淡路大震災規模の災害がこの地域を襲って、現況の交通網が途絶した場合、一人当たりの迂回費用は、阪神被災ケースの実に5倍にも達するという非常に高い数値も出ております。

以上を前提に、私なりに関門都市圏の一体的発展に向けての5つのポイント（一機能）をまとめてみますと、第1は、く長期的には全総が構想する日本海、太平洋、西日本の3つの新国土軸が交わる、クロスロード＝結節点機能。第2は、アジアとの近接性や母工場集積の可能性をにらんだくアジアへのゲートウェイ機能。第3がく広域国際交流圏の拠点機能。4番目がく交通機能に応じたネットワーク整備とリダンダンシー（交通の代替性、多重性）の確保、5番目はく連携による一体的都市圏機能、下関・北九州が一体となれば、広島や福岡に対抗し得るわけで、海峡を挟んだ地域連携のシンボリックな事業といえるのではないのでしょうか。

最後に、公共事業に厳しい目が向けられている現状や、ともすれば東京中心の発想になりやすい点を考えて、当プロジェクトに対しては、ぜひ、地方からの積極的な情報発信をしていただく必要があります。特に経済連合会等民間の声は重要で、官民一体となって技術的調査から事業実施方法に至る、より具体的な検討が必要ではないかと思えます。

## を合言葉に、いま、結び合う手、つなぎ合う想い。

道をさぐる「関門地域一体化促進シンポジウム」が、4月8日、北九州市で開催されました。を超える参加者や報道陣などで超満員。大なる未来をひらくビッグ・プロジェクトへの気運は一気に高まり、胎動が、力強く響きはじめるシンポジウムになりました。基調講演と各パネリストの発言要旨をご紹介します。

### パネルディスカッション

関門地域の一体化の実現をめざして

15:10 ▶ 17:00



榑木 武 (ちしやき たけし) 九州大学 教授

◆1日20数万人の大交通が実現しているが、依然として両都市間で競い合っている印象が強い。これから先、国際的・広域的な視野でのパワーを考えると、海峡をパリのセーヌ川やロンドンのテムズ川にみ立てて、川＝海峡はとんで部部があり、大関門都市圏が形成されるといった認識が必要なのではないか。◆基盤整備には長年月を要するだけに、時代遅れの整備になってはいけない。先手、先手の取り組みが必要だ。◆日本の中継港湾と位置づけられて整備中であるが、高度な国際戦略で整備中の高雄や釜山に遅れをとってはいないか。また基盤整備を内陸部と結びつけ活性化するためにも、スムーズな交通ネットワークは重要だ。関門海峡が関門川という感覚になったとき両市は一体化するだろう。



福井 康子 (ふくい やすこ) 都市経済研究所 主任研究員

◆国際化時代とは実は国際的大競争時代であり、10-20年後には、現在のG7諸国に代わってアジアの、特に1千万人を超える人口規模の都市が台頭してくるとしている。人や物の流動性も益々激しくなる。その時、人工衛星でみると1-2ミリしかない関門間に今のパイプはさすがに弱い。九州・四国・中国2,500万人のパワーで対抗するのは夢物語ではないが、そのためには、県境を越えたスケールでの発想が必要。◆巨大な橋やトンネル、港等をつくる場合は最初から都市機能までシナリオを描き、土地利用計画を考へてつくる手法にすべき。◆歴史遺産だけに頼らず、海峡や港湾を生かしてダイナミックで動きのある魅力的な国際都市をめざしたい。◆関門や両県だけの握手ではなく、手を結ぶ相手は世界に無数にある。世界が手を結びたいような魅力を持ちたい。



宮崎 薫 (みやざき かおる) 下関青年会議所 理事長

◆人口が減少し、観光客も通過型にとどまっている関門地区を、魅力ある街とするためにいかに地域のポテンシャルを引き出すかが課題。両岸でそれぞれに推進している各種のウォーターフロント事業の一つのプロジェクトとして大規模化し、集客につなげる方法もある。下関市では、JR下関駅～赤間神宮間で、歴史や景観を生かした開発が進んでいる。ここを中心にネットワーク化していけば両市が恩恵を受けられるのではないかと。◆下関もレトロ調にして門司と一体感を出したり、ヘリコプターで関門橋の下をくぐる遊覧飛行といった発想もあっていいのでは。◆北九州と下関、そして周辺の地域が、自然に行き来できるような状態づくりが大切だと思う。



福田 和彦 (ふくだ かずひこ) 九州山口経済連合会 副会長

◆両市合わせて130万人の人口集積や、交通結節点としての利点、あるいは源平合戦、馬関戦争などの歴史の遺産がうまく活用されているだろうか。都市型の高密度な産業集積も未熟。両市の都心部が海峡によって分断されており、双方を結ぶ交通網をもっと短くできないのか。環日本海・環黄海経済圏の重要な接点という地理的有位性をもっと生かすべき。サンフランシスコ湾は7つの橋が高速道でリンクして大きな発展を遂げている。◆ここ30年ぐらいは続くであろうアジアの成長力をこの地域の活性化に取り込むには、港湾整備を急ぎ、安く利用できるシステムにすることが不可欠。◆両市を1つの仮想都市（バーチャル・シティ）と捉えて発想する考え方もある。第2関門道路の重要性は、九州山口経済連も認識しており、今年度から特別部会を設けて国に働きかけていく。



末吉 興一 (すえよし こういち) 北九州市長

◆関門橋やトンネルは、地元の要望というより、その時代の国の意向が主となってつくられてきた。それを地元が地域計画にうまく結びつけてきたかという反省がある。下関市とはトップ会談をはじめ色々な交流、連携への取り組みを行っており、成果も出てきている。おそらく今世紀最期のこの大プロジェクトには、両市が、県境を超えて両県が英知を出し合い、それぞれの役割分担をしっかりとって取り組んでいきたい。◆警備開発のような大規模港湾整備は、開発のスピードアップのために、民間が先行的に開発し、国が買い上げるという大胆な発想も必要ではないか。関門連携は「物流都市」という共通の視点で考えることもできるだろう。◆両市民が連携の成果を実感できる機会を増やしていきたい。まずは、関門間を10分間隔で走るJRのシティ電車を実現したい。



江島 潔 (えじま きよし) 下関市長

◆もし、北九州の5市合併のときに、下関を含めた6市合併になっていたら、関門地区の発展は異なっていたらう。◆両市が張り合うこともあった。別々の自治体で起る問題点も多い。観光をはじめ、大きな可能性を生かしていかない面もある。それだけに両市間の交通アクセスは重要な課題。◆両市が機能分担することで、投資も効率的になるが、このぐらいのスケールの事業になると、両市・両県だけでは手におえない。だからこそ地元側が「関門地域の発展が、日本全体の発展につながる」というしっかりしたシナリオをもっていなければならない。◆物流や人の流れと同時に、高度情報化社会に対応して、情報インフラに対するインターチェンジをこの地域で担うことも非常に意味があることだ。



コーディネーター 玉川 孝道 (たまがわ たかみち) 西日本新聞社 編集局総務

◆米国ミネアポリスとセントポールはミシシッピー川を挟んでツイン都市をつくり、非常に密接な役割分担をしながら発展している。本日の多様な提案をふまえて、関門地域が今後さらに幅広く太い交流のパイプを築いていくことで、中継都市としての大きな発展を願いたい。



シンポジウムの内容を詳しく集録した「記録誌」を作成中です。ご希望の方には、北九州市交通計画課・下関市都市計画課で配布いたします。





主催／九州山口経済連合会、関門海峡道路整備促進期成同盟会、  
北九州商工会議所、下関商工会議所、北九州青年会議所、  
下関青年会議所、北九州活性化協議会、下関21世紀協会  
後援／九州地方建設局、中国地方建設局、福岡県、山口県、北九州市、下関市