

S Y M P O S I U M

シンポジウム

海峡都市の 未来を拓く

—第二関門橋を考える—

報 告 書

関門海峡道路建設促進協議会・関門海峡道路整備促進期成同盟会

開催概要

日 時

平成14年5月24日(金)

13:00~16:30

会 場

北九州国際会議場

■主催■

関門海峡道路建設促進協議会

関門海峡道路整備促進期成同盟会

■後援■

山口県・福岡県・下関市・北九州市、

(社)九州・山口経済連合会、中国経済連合会、

下関商工会議所、北九州商工会議所

■参加人数■

320名

目 次

主催者あいさつ.....	1
来賓祝辞.....	2
基調講演.....	3
パネリスト プロフィール.....	5
パネルディスカッション	
Session1 関門地域の一体化～地域の視点.....	7
関門地域の交通の現状	
北部九州の道路ネットワークのあり方	
関門地域の産業集積の現状と物流拠点としてのポテンシャル	
関門地域の魅力と課題	
観光・レジャー 生活情報の一体感	
Session2・3 広域連携の促進、国土及びアジアの視点から	10
今後の国土形成のあり方	
北部九州3港の連携への期待	
アジアとの交流及び静脈産業の集積	
関門地域が国際競争力を持つために	
高まりつつある関門地域の注目度	
事業手法のあり方	
関門海峡道路の今後の展望	

主催者あいさつ



(社)九州・山口経済連合会副会長
新日本製鐵(株)取締役 八幡製鐵所所長

ふるの ひでき

古野 英樹

●プロフィール

1970年 九州大学大学院鉄鋼冶金学科卒業
同年 新日本製鐵株式会社 入社
1995年 八幡製鐵所 生産技術部長
1999年 取締役 光製鐵所長
2001年 取締役 八幡製鐵所長
(社)九州・山口経済連合会副会長

関門地域は、古くから産業・経済・文化などあらゆる面で結びつきが強く、交通の要衝として、大陸文化の窓口として栄えてまいりました。

最近では、響灘ハブポートの建設やエコタウン事業をはじめとした開発や下関沖合人工島、新北九州空港建設など大規模なプロジェクトが進行中であり、産業の集積、環境技術の蓄積というポテンシャルを生かして西日本の一大交流拠点、アジアのゲートウェイとして、さらなる発展を期待されているところです。

今回のシンポジウムは、関門地域の一体的発展のために必要な視点・施策などを各界からご意見を拝聴し、将来の進路を探る場でございます。

どうか実り多い意見交換を期待して、私のご挨拶とさせて頂きます。

来賓祝辞



国土交通省道路局企画課道路経済調査室長

まえかわ ひでかず

前川 秀和

●プロフィール

1977年 東京大学工学部土木工学科卒業
同年 建設省入省
1992年 大分県土木建築部道路課長
1996年 建設省道路局高速道路調整官
1998年 建設省北陸地方整備局金沢工事事務所長
2001年 国土交通省道路局企画課道路経済調査室長

ここ関門地域は、明治以降、わが国有数の工業地帯としてわが国の経済発展を支えてきた地域です。

新北九州空港、下関沖合人工島、響灘大水深コンテナターミナル、新若戸道路などアジアのゲートウェイへの整備、これまでの技術の蓄積を生かしたリサイクル産業の先端地域として、全国に先駆け、エコタウン事業を推進するなど、これから発展が期待されている地域です。10年以上前から、北九州・下関両市は地域の活性化を図るために精力的に情報交換を進めており、その成果のひとつとして、昨年10月、関門海峡という財産を生かすための、関門景観条例を施行しました。県境を超えたはじめのケースとして注目されたものです。

この関門地域の交流連携をさらに推進するための第二関門橋プロジェクトは、国土交通省いたしましても、関係する自治体のみなさまと一緒に調査をすすめさせていただいているところです。

今後とも引き続き地元自治体、関係先のみなさまのご協力をいただきながらすすめて参りたいと考えておりますのでご支援をよろしくお願い申し上げます。

基調講演 「関門海峡道路に望むこと」



作家・写真家

ふじわら しんや

藤原 新也

●プロフィール

1944年 福岡県門司港生まれ。東京芸術大学在学中に大学を飛び出し、10数年にわたる各国放浪の旅に出る。著書に「インド放浪」「全東洋街道」「アメリカ」、そして門司港を舞台にした「少年の港」など多数。80年代に著した「東京漂流」は優れた文明批評としてベストセラーとなる。90年代には小説「ディングルの入江」などを発表。最新刊に写真集「パリの雫」、小説「鉄輪」(新潮社)など。木村伊兵衛賞、毎日芸術賞など受賞。

昭和19年門司港で生まれました。

港からメインストリートを歩いて5分くらいのところの旅館が私の生家です。

門司港という町は、地付きの人間とよそ者が入り混じった町で、さまざまな人が出入りし、定着するといったことが繰り返された町でした。

私の父も門司港の人ではなく、四国は香川で生まれ、広島や尾道で働き、大陸に渡り大連でホテルを建て、潰し、日本に戻り宮島で働いた金をもとに、昭和15年門司港で旅館をはじめるわけです。

それから4年後に私が生まれるわけですが、昭和15年頃から私が小学校高学年になる昭和30年頃の間は、門司港は大変な賑わいで5月の港まつりでは人があふれかえり、市場はごった返し、栄町のあちこちでバナナの叩き売りがあったりで、賑わいというか騒然としていたものです。終戦後、大陸から引揚者が入ってきますが、泊まるところがない状態で、一晩に一人が当たり前のこととして、旅館は蜂の巣をついたような有様でした。

門司は非常にバランスのとれた半島でした。

男性的な関門の海、海外へ旅立つ港、モダンな街の背後には山があり、田舎があり、山を越えると裏門司には瀬戸内の海があり、その海は表とは違い大変静かな、白い石灰石の浜がつづく、母性的な入江をもつ、とても贅沢な場所でした。

私は、「東京漂流」を書き、日本批判をやるわけですが、私はモノをつくることを否定しているわけではありません。

本来、人はモノをつくったり、壊したりして嘗々とその営みを続けてきました。

人間は、モノをつくる動物ですから、モノをつくりながら、そこで豊かに暮らすことが出来ないこのほうが不思議に思えるくらいです。

自分自身が遊んだ場所を振りかえって見ても、自然そのものの中で遊んだわけではなく、人がつくった構築物の中で遊んでいる、そしてそれを喜んでいるということが数多くありました。

インドはガンジス河べりの沐浴の場ガットは、石で護岸工事をし階段状のガードを降りて河に入り沐浴するわけですが、河とガードは自然と人間の接点の場、水と人間社会が交わる水際なのです。

人間がつくったモノによって、はじめて自然を楽しめる、豊かになる、こんな素晴らしいことはありません。

アメリカのカリフォルニア州南端のサンディエゴに、ピアという橋の一種がありますが、木造の橋で幅50m位、これが岸から海に向って約300mほど伸びていて突端には小さなホテルがあります。

人々はこのピアで散歩をしたり、夕涼みをしたり、さまざまに楽しんでいます。私も小さなホテルに泊まりましたが、夜中、橋脚に寄せる波の音と振動がベッドまで伝わってきて、ここでしか味わえない時間を感じました。

ハミングウエイも愛したキーウエストは、フロリダから遙か海上のさんご礁の島々ですが、この島々を道路と橋でつないでいるのです。

また、インドのカルカッタにかかるハウラ橋は道路を中に両側に幅広い歩道がありここに出店が現れます。

夕涼みがてら、橋の上を行き来するだけでなんだか楽しくなる、そんな橋なのです。

日本に帰って見ますと、無益かもしれないと思えることに金をかけて楽しむといった事がなく、有用物しかつくらない。かつて高度経済成長時代は皆馬車馬のように走っていたわけで、余裕がなかったのかもしれません、そろそろ人間がつくるものは人間らしいモノという時代に差し掛かっているのではないでしょうか。海峡に橋をかけるとすればその橋が楽しみを生む自然と人間との接点だという視点や遊びが欲しいところです。

日本のつくる構築物がいかに冷たいか、人間性を締め出してしまっているかこれを打破するには、人間のかほりを残し、人間と自然の接点をつくるという意味をこめた構築物を計画することが不可欠だと思われます。

いま、子供が荒れています。

私は、自然を失ってしまったからだと考えます。子供は、人間の力だけでは育ちません。いかに自然と接しながら少年少女期を生きてきたかが大事で、そこで恐れや怖さを学ぶのです。また、自然の中の遊びからさまざまなことを学び取るのです。

この大切な自然との接点を構築物で遮断してしまったのは、60年代、70年代の政策でした。

90年代に入ってようやく見なおしの気運が生まれてきたように思われます。

私は建築のこと経済のこと交通体系のこと、いずれもお話できるものではありませんが、このプロジェクトに申し上げることはただ一点、計画にあたっては人と構築物をハーモナイズさせ、自然と人間の接点を失わせしめないことを常に忘れないでいただきたいという事です。

新しい橋が生まれる事で、これまでの日陰が少し静かない空間の創出につながるかも知れませんし、これまでにない経済効果をもたらすこともあるでしょう。あたらしい陽のあたる場所と日陰も生まれることでしょう。

私自身の体験から、公共建築物をつくるにあたっては日陰部分をどのようにフォローしていくかという観点をもってつくることと、いかにして人工物と人間をハーモナイズさせて行くかの2点を意識していただければありがたいことです。

人間がつくるもので人間を疎外することのないよう、このプロジェクトの成果がこれからのモノづくりのモデルケースとなるよう、遊びを生かしたモノづくりを期待しています。

パネリスト プロフィール



九州大学大学院 経済学研究院 教授

やまさき あきら

山崎 朗
(コーディネイター)

●プロフィール

1981年 京都大学工学部卒業 1986年 九州大学大学院経済学研究科博士課程修了 1993年 九州大学経済学部助教授 2000年 九州大学大学院経済学研究院教授 『日本の地域構造と地域政策』(安部和俊と共著) ユニテ、1993年『日本の国土計画と地域開発』東洋経済新報社、1998年 他著書多数 1999年度 東洋経済「高橋亀吉記念賞」受賞



国土交通省道路局企画課
道路経済調査室長

まえかわ ひでかず
前川 秀和

●プロフィール

1977年 東京大学工学部土木工学科卒業
同年 建設省入省
1992年 大分県土木建築部道路課長
1996年 建設省道路局高速道路調整官
1998年 建設省北陸地方整備局金沢工事事務所長
2001年 国土交通省道路局企画課道路経済調査室長



(社)九州・山口経済連合会副会長
新日本製鐵(株)取締役 八幡製鐵所所長

ふるの ひでき

古野 英樹

●プロフィール

1970年 九州大学大学院鉄鋼冶金学科卒業
同年 新日本製鐵株式会社 入社
1995年 八幡製鐵所 生産技術部長
1999年 取締役 光製鐵所長
2001年 取締役 八幡製鐵所長
(社)九州・山口経済連合会副会長



一橋大学大学院 商学研究科 教授

ねもと としのり

根本 敏則

●プロフィール

1981年 東京工業大学大学院理工学研究科 社会工学専攻博士課程修了
1984年 建設省道路局企画課道路経済調査室第一係長
1991年 福岡大学経済学部教授
1997年 一橋大学商学部教授
2000年 一橋大学大学院商学研究科教授、関門海峡調査検討委員会 委員長



(株)ケー・ビー・エス代表取締役社長

あべ たかこ

安部 高子

●プロフィール

尾道短期大学経済学科卒業
福岡県法人会女性連絡協議会副会長
日本バンケット事業共同組合副理事長
関門海峡道路を考える懇談会 委員



下関タウン情報誌

「月刊ばかな～」編集長

さかさい けん
逆井 健

●プロフィール

山口県徳山市生まれ 下関市立大学卒業後、下関の街づくりと生計の両立を目指して、タウン情報誌の発刊を手掛ける。
タウン情報しおのせき:平成6年より『月刊ばかな～』発刊本誌代表
COME ON! FM:番組『土曜も朝からシンケン勝負』他
下関商工会議所青年部 財団法人下関21世紀協会評議員

パネルディスカッション

Session 1 関門地域の一体化～地域の視点



山崎 朗 九州大学の山崎です。先日、出張の際、ホテル日航東京に泊まりましたところ「お客様、今日は橋の見える部屋をご用意いたしました。」とうれしそうにいわれましたが、「橋の見える部屋」つまりレインボーブリッジの見える部屋が高い評価を得る時代なんですね。

藤原さんの指摘ではありませんが、われわれは橋をつくる場合、運輸とか物流とかにかたよった観点で考えてきたよ

うで、人々の生活、遊びなどの要素を汲み取りながら都市の景観の中にフィットすることが大切になってきたのだという事を認識させられた次第です。

本日のセッションは3つのパートで展開しようと考えています。

1つは、ここ、関門地域にとって、地域連携の観点からどの様に橋をつくり、どの様に活用して行くのか、についてご意見を伺います。

2つめは、エリアを拡大し、福岡都市圏や九州・中国地方を含めた広域連携あるいは国土政策的視点から、論じていただきます。

3つめは、アジアとの連携についてお話をいただきたいと存じます。この地域・響灘ハブポートは新たな特区として、日本ではじめての実験的な地域となる可能性が高まっております。では、第1のパートからまいりましょう、前川さんから順にお願いします。

関門地域の交通の現状



前川 秀和 関門地域の交通の実態をおさらいさせていただきます。

まず、関門海峡と関門トンネル、この2つをあわせて1日65,000台の車両が流れています。この内の4割は、下関と小倉間を行き来していて、それだけ結びつきの強い地域であることを実証しています。

特に、関門国道トンネルの交通量は満杯状態で、1日3万台を超える車両が2車線のトンネルに集中しています。

先ほど、1日あたり65,000台の交通量と申しましたが、交通量が5万台を超えたのは、平成元年度でした。6万台を超えたのは平成6年度で、だいたい5年おきに1万台づつ増えている状況です。

車両の種類ですが、大型車両が約3分の1を占め、沿線の環境悪化に影響しているであろうことは認識しています。

もうひとつ、道路行政上の問題があります。

関門国道トンネルは、昭和33年完成のトンネルです。土木構造物の寿命は維持管理をきちんとすれば50年、100年持つといわれていますが完成後45年を経ており、維持管理のための保守点検も大規模なものとなり、その間、通行止めを行なうことになります。また片側1車線ですから故障車や落下物があればこれまた通行止めとなるため、年間300回を超えている状況です。

したがって、道路交通の定時性確保に対する信頼性の低下を懸念しております。

北部九州の道路ネットワークのあり方

根本 敏則 私からは、少しマクロ的なお話をさせていただきます。

本州・九州・四国・北海道この4つの島々の交通量がどうになっているかと申しますと、年間6,000万人が本州・九州間を往来しています。

これは、本州・四国間の倍、本州・北海道間の5倍にあたります。

のことから、前川さんのご指摘のように、関門橋と関門トンネルでは、心もとない、特に災害時の代替道路がないことを考えますと一層の觀があります。

道路ネットワークとして北部九州を考える時、下関・北九州・福岡を含めて考えるべきで、幹線軸を2つ通して横に階段状につなげて行くネットワークが有効だと考えます。

もうひとつ大事なことは、費用対効果をもう一度検討すべきだろうと思います。

あわせて、財務的に、きちんと事業として成立する仕組みづくりができるかでしょう。



関門地域の産業集積の現状と物流拠点としてのポテンシャル

古野 英樹 私は2つの街の一体感ということから、話したいと思います。2つの市は明治維新期に大きな変化がありました。山口側は明治維新、北九州側は産業革命でした。かたや、歴史と文化の街、水産物の集貨地として、一方は、官営八幡製鉄所の設立と共に産業の裾野をひろげ、ものづくり都市として栄えてきました。従って、関門地域には歴史や産業について見聞を広めたり、子ども達の教育に役立つ観光スポットが豊富にあります。この観光資源をネットワークで結んで、地域の魅力を高めることが重要です。川の幅ほどしかない海峡ですが、複数の橋で強く結びつけ両市の連携を強めることが、今後の地域間競争の時代を勝ち抜くキーポイントだと思います。そのためにも、小倉と下関を直結する都市間道路が是非必要です。

関門地域周辺には1980年代以降、自動車やIC産業の工場が集積するようになりました。自動車で言えば、宮田町にトヨタ自動車九州、苅田町に日産九州工場、山口県防府市にマツダ周防工場、それからダイハツの中津工場も出てきます。世界でも最大級の自動車工場がこの地域周辺に集まっています。自動車は製造プロセスにおいても完成車の輸送においても、物流、それもジャストインタイムの輸送が重要です。

また水産物は鮮度が命ですから、自動車と同様に時間内の配達が必須条件です。そういった時間軸の経営を考えると、関門海峡の物流を支えるのが1本、2本の過密状態の道路では不安です。もう一本、橋を架けて、北九州と下関の環状道路を完成させるということが、この地域の今後の発展にとって非常に大切だと思います。

関門地域は本州と九州を結ぶボトルネックの位置を占め、交通の要衝であるばかりでなく、アジアに向かって開かれた国際物流基地になっています。そのため港湾・鉄道・高速道路・空港と、あらゆる物流モードがここに集積しています。これだけ充実しているのは、東京以外では他にありません。今後は、これらの輸送モードを複合的に結びつけることによって、物流拠点として持てる力をさらに強化し發揮すべきです。



山崎 朗 通過交通量の増加はよいことばかりではなくマイナス面もあるかと思いますが、要は、そこを流れる人・物・情報をキャッチアップし、都市戦略に結びつける、或いは産業の発展に結びつけることが大切になります。

そこで、この地域を地盤として活動していらっしゃるお二人からお話を伺います。

関門地域の魅力と課題



安部 高子 北九州に住む一人の女性、消費者として、下関との関わりを考えてみると、まず私の周囲の女性達は「歴史に培われた古い町並み」の魅力で下関を訪っています。特に他地域からおみえの方は、小倉で降りて、下関へという場合が多いですね。北九州半日コースとなれば、門司港レトロから長府に足をのばすことになります。このように観光地としての魅力をもった関門地域あります。

次にビジネスの視点からの現状を申しますと、雇用の場として北九州の多くの企業が下関からの通勤者を受け入れています。また百貨店の得意先として下関、山口地域の消費者をかなりおもての様でこれらの人々が小倉迄ショッピングに出かけられます。

この現状を考えると多自然居住地域の下関と経済活動をする小倉との役割分担がうまく機能して地域連携を展開していますが、ともかく公共交通機関の連結の悪さが突出して問題となります。近くで遠い関門地域の利便性を高める為にも公共交通網を是非考えていただきたいと思います。

公共事業の見直しが問われていますが、雪のシーズンに、山陽道から八幡東区まで渋滞することなどを考えると、突發的な事故、天災によるアクシデントなどが発生した場合、九州は陸の孤島になってしまいます。

九州と本州を結ぶアクセスには真剣に取り組まねばと思います。

観光・レジャー 生活情報の一体感



逆井 健 馬鹿戦争の際は、大変ご迷惑をお掛けしました。月刊「ばかな～」という日本一馬鹿な名前のタウン情報誌編集長の逆井です。

当時、高杉晋作達は関門海峡を小船で渡ったそうですが、現在の関門橋のあたりで700mくらいで、川幅といつてもいいくらいです。

かつてはともかく、今は一衣帶水、海峡を挟んでの2つの都市ということで、両市の間で、関門海峡景観条例が同時にスタートしました。これは全国でも例のないことのようで、2つの街が近くなった気がします。私は、情報誌のほか、カモンFMというラジオ局の制作もやっていますが、最近取り上げる話題は下関に限らず、北九州と一緒にしたもので関門地域全体で何が起こっているのか、生活情報、就労情報、イベント情報、進学情報など広い範囲の情報が求められています。また、時折、大手TV局や雑誌社からのネタ探しの問い合わせがありますが、この場合も最近では「関門」が対象になっています。

北九州の方も、観光やレジャー又は生活情報として下関情報を望んでいることがわかつてきましたし、行政の施策でも、こちらに水族館の海響館が出来ればあちらでは、動物園をリニューアルして到津の森が整備されるなど、双方で共に利用できる施設も整ってきました。

それぞれの特徴を生かしながら一体感の醸成をはかろうとしていますが、ネックは道路です。夕方の交通情報にはかならずといっていいほど渋滞のお知らせがあり、黒崎駅前と門司港の老松交差点はどうにもならない状況です。

別ルートなりが出来ますと、両市間の行き来は増し、関係はますます強くなって行くことでしょう。

Session2・3 広域連携の促進、国土及びアジアの視点から

山崎 朗 ありがとうございました。

両市の間で、人々の行動の変化、或いは機能分担をはかる社会資本の整備等を伺いましたが、一方、私が感じていることは、福岡と北九州の人の流れが活発になっていることです。

高速バスが1,000円で、福岡都市高速と結んでいますから速くかつ便数も増えています。JRも特急、新幹線での対応があり福岡・北九州間の人流は下関・北九州間の細い結びつきと比べ、いびつなほど太くなっています。

さて、シンポジウムは次のステップへすすみます。

第二関門橋は、下関・北九州の結びつきだけではなく、九州山口と中国地方を含めた広域連携の中で考え整備されなければならないこと、又アジアとの交流の中で求められる社会資本の整備といった面からも検討すべきだと思います。

私もこの10年来、響灘構想の末席に関わって参りましたが、当初のこんなところに港湾など、といっていたものが、今では日本の経済特区としての実験場に、といった議論まで進んでいます。時間と共に、状況や環境は思いのほか変化するという中で、皆様のご意見を頂きたいと思います。

今後の国土形成のあり方

前川 秀和 それでは、国土という観点からお話をしたいと思います。

お手元の資料の日本地図をご覧下さい。これは、全国をいくつかの都市圏に分けたものです。県庁所在地、政令指定都市、中核都市を中心に周辺の市町村から15%以上の通勤・通学人口があるエリアを都市圏の広がりとしたもので、全国で50の都市圏を設定したものです。

地図に矢印がありますのは、車の交通量の流れを表現したものですが、山口都市圏から北九州・福岡都市圏へ矢印が向っています。これは山口都市圏から見た場合、結びつきの1番の相手は北九州・福岡都市圏だということを示しています。

これは、OD（注：Origin起点、Destination終点）（図①②）といって、高速道路を何処から何処へ動いているかのデータを基に分析し、経済的なつながり、通勤通学生活などの社会的つながりの広さ深さといったことがわかつてきます。

なぜこのような分析をやるのか、といえば、わが国の少子高齢化が進むと、2050年には、約20%の人口減となります。そうなると、現在各市町村が行なっている住民サービスを単独でつづけることが財政的制約から困難になります。

ではどうするのか、ということで、基礎的なサービスを提供するエリアを設定する必要があります。

だいたい、30~50万人位の都市圏を構成すればそこで一應の生活上の利便性は享受できるであろうと考え、この都市圏の連合体が地域ブロックとなり地域ブロックが集まって国を成すもので、都市圏間、地域ブロック間が競いながら、国際交流を進めながら発展して行くのが、これから日本の国土のあり方ではないか、という考え方です。

さて、北九州・福岡都市圏といつても非常に広いエリアです。南は久留米、鳥栖、西は唐津の一部を含んでおり、わが国の中では、3大都市圏につぐ大きな都市圏を形成します。

従って、関門を考える場合、現在の関門ではなく、4大都市圏の中核としての関門と捉える必要があります。もう一点、山口を含む北部九州都市圏域をヨーロッパと比較しますと、面積・人口・GDP共にほぼオランダと同じです。

ヨーロッパが各国連合しEUとなったように、日本も九州、四国、京阪神、東北、北海道ブロックの連合体であれば、九州はオランダ並の国力、経済力をもつ地域として、国際交流、国内

連携を行なって行く必要があります。

海峡横断プロジェクトとして、他のプロジェクトと決定的に異なるのは、第二関門は都市圏と都市圏を結ぶ道路ではなく、都市圏の中の道路である点です。

山崎 朗 投資効果、あるいは経済効果の観点から、根本先生如何でしょう。

北部九州3港の連携への期待

根本 敏則 私は、北部九州圏に、下関港・北九州港・博多港の3港があってそれが元気であることを申し上げたい。この背景にはアジア、特に中国が生産の拠点として台頭すると同時に国際的な物流が変化してきたことがあります。

かつては神戸、横浜で原材料を揚げ、阪神地区、京浜地区で加工し、日本国内或いは外国に輸出されていたわけですが、今日は半製品が直接、地方の港に入る物流になり、コンテナ1本で事足りる状況で、これが地方の港の元気の原因です。

下関は、日本海側に新しい港を計画しており、北九州は、響灘で非常におもしろい運営形態が近々実現します。博多港もパークポートの拡充、アイランドシティーの新設などが進められており、これら3つが連携し、役割分担をはかりながら、地域を支えて行って欲しいものです。

そうなれば、当然のこと陸上交通もそれなりのネットワークが必要になることは申すまでもないことでしょう。

港の連携の1例をご紹介しますと、スウェーデンのマルメとデンマークのコペンハーゲンの2つの街の間にオーレサン海峡がありますが、ここに双方の港湾局が橋を造るにあたって合併し一つの港湾局となつたことです。

こんな例は他にありませんが、更に両市に全部で11ある大学・専門学校を連携し、オーレン大学という連合大学を創ろうとする構想が進んでいます。

ですから、北部九州の3つの港は一つの都市圏にあるわけで、交通条件が整えば連携、機能分担は十分になされて行くと思われます。

山崎 朗 地域間交流が、教育や医療といった分野までも視野にいれたものへと示唆を頂いたようですが、県を越えた共同体づくりには難しいものがありそうです。では、アジアとビジネスといった観点から、吉野さん如何でしょう。

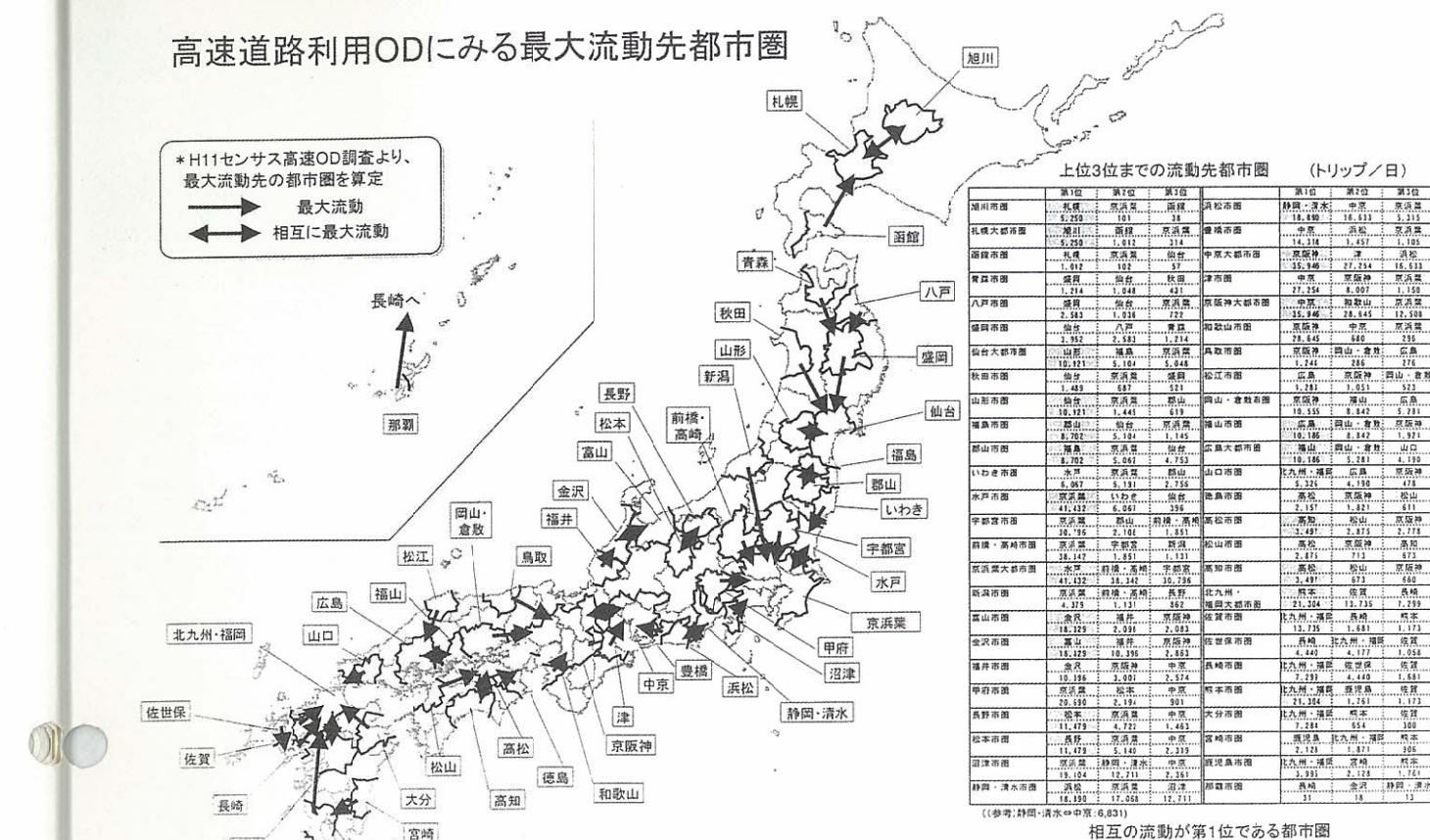
アジアとの交流及び静脈産業の集積



古野 英樹 アジアとの経済交流を考えると、ご承知のように中国が大変なスピードで発展していますし、日本の産業も続々と中国へ進出している状況です。しかし最近では、国内の産業の空洞化を嘆く前に、むしろ中国の膨大な需要を取り込んで、新しい産業を興すきっかけにしようという北九州国際物流特区構想も出てきました。

その背景には、この地域がアジアとのゲートウェイを歴史的条件が極めて良いということがあります。そして、響灘にて、2003年秋には日本一安く365日24時間使える港が整備2005年には新北九州空港が開港します。この春にはJR貨物と間に開業されて、海上コンテナを鉄軌道で本州や九州一円た。先ほども述べたように、各種の物流モードがこの地域にアジアとのビジネスを進めようとしているのです。

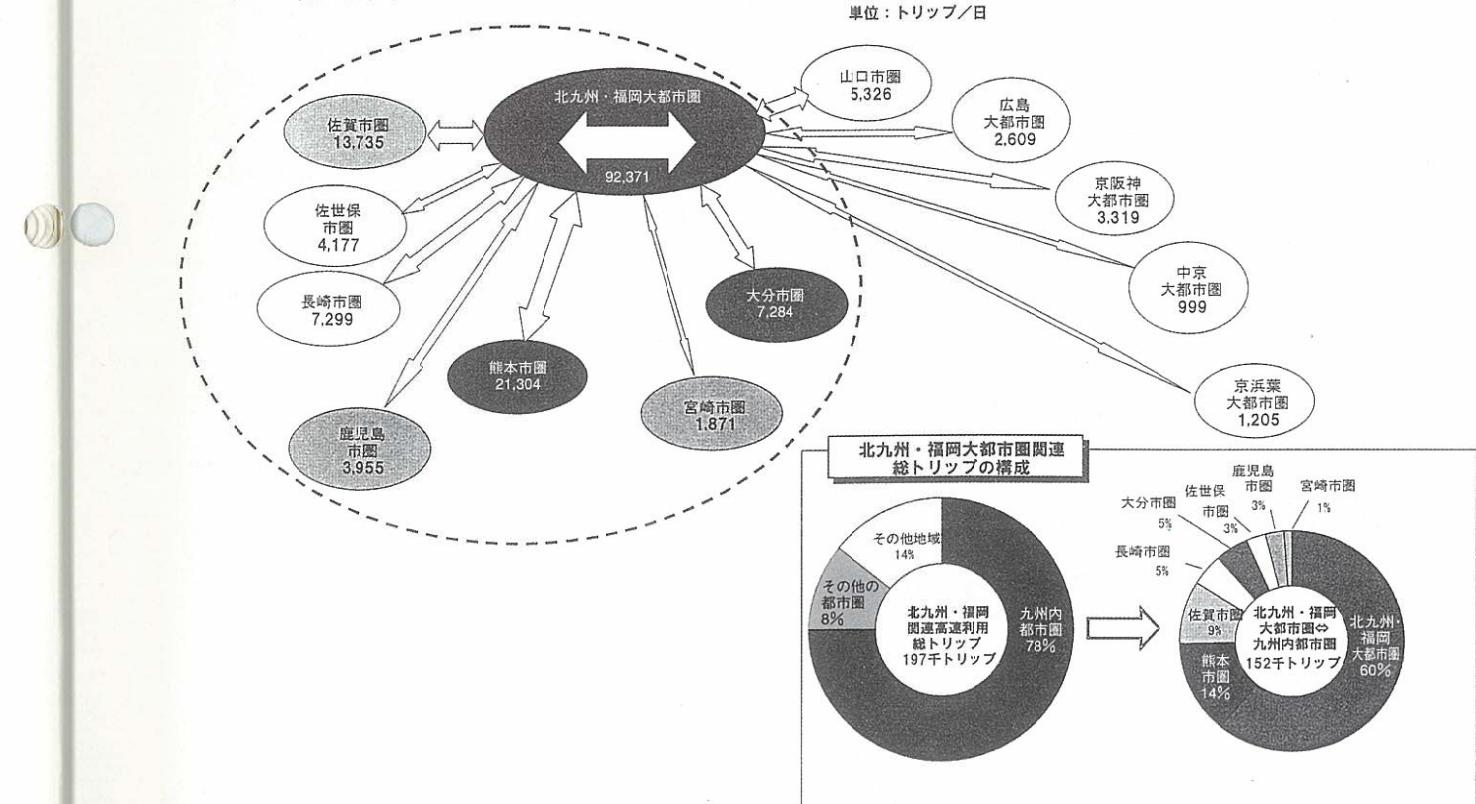
高速道路利用ODにみる最大流動先都市圏



相互の流動が第1位である都市圏
(全50都市圏22都市圏(計11組))

1

北九州・福岡大都市圏との関連交通 ○主要OD間トリップ



四〇二

もちろん非常に安くものづくりが出来るよう、いろいろな障害の規制緩和をして貰うことも大前提になります。そして、この地域に新しい産業の集積を図り、経済活動を活発化させ、雇用も生み出していく構想であり、実現に向け官民挙げて取り組んでいるところです。

私も、広域連携の観点について少し付言させて貰いたいと思います。関門海峡道路の役割として、先ほどは地域内の連携強化を指摘させて貰いましたが、広域連携の観点も地域経済にとって重要です。一つは、響灘に開港するコンテナターミナルや、国際物流特区へアプローチする動脈物流としての道路の役割です。最近、響灘地区に全国チェーンの外食産業のセントラルキッチンがオープンしました。島根から鹿児島までの全店舗で提供される食品を加工し、ジャストインタイムで配送する工場です。この地域の特性を時間軸重視の経営に活かした好事例ですが、関門のボトルネックを意識させない道路が出来上がれば、さらにこの傾向が加速されて進出する企業も増えてくると思います。

一方、静脈産業については平成9年7月に北九州エコタウンが国の第1号指定を受けて誕生し、既にペットボトルやOA機器、自動車、家電、蛍光管のリサイクル企業11社が立地しています。また、平成13年9月には北九州市がPCBの広域処理施設の受け入れを発表し、九州・中国・四国17県のPCBを響灘で処理することになりました。そうなりますと、循環型社会実現のために、広域の資源ゴミを市街地を迂回させて響灘へ搬入するルートが必要になってきます。この観点からも、下関と小倉を結ぶ関門海峡道路、戸畠と若松を結ぶ第2若戸道路、若松から福岡市へ至る北九州福岡道路をつないで、海辺を走る産業道路として整備する必要性は高く、その実現が期待されているところです。

山崎 朗 重要な論点を出していただきありがとうございます。

旧運輸省時代、私も次世代湾港ビジョンづくりの末席において主張していましたのは、「アジアの輸送の準国内輸送化」ということでした。これは、アジア輸送は海外との国際物流の観点からではなく、国内輸送と同じような観点から行なえる仕組みづくりを考えるべき、としたもので、この考え方を取りこんでいただいております。

また、一方的に中国へ出でていって、国内が空洞化するといわれつづけてまいりましたが、どうやら中国が発展することによって、日本の工業製品への需要が高まっていること。かつて、日本の工業製品が安いとき、ヨーロッパに行くだけでなく、ヨーロッパからも入ってくる双方向になっていましたが、ようやくそのような動きが見え始めています。

では、安部さん、広域の観点からご意見をお願いします。

関門地域が国際競争力を持つために

安部 高子 下関と北九州を株式に例えれば、今が買い、だと思います。

様々なインフラ整備が完成の段階にいますし、国際交流圏としての地理的要素は十分にあると思います。下関は自然に恵まれ、住環境は抜群です。

ただ不充分なのは地域間連携です。

下関だ、博多だ、北九州だといっては、シンガポール、

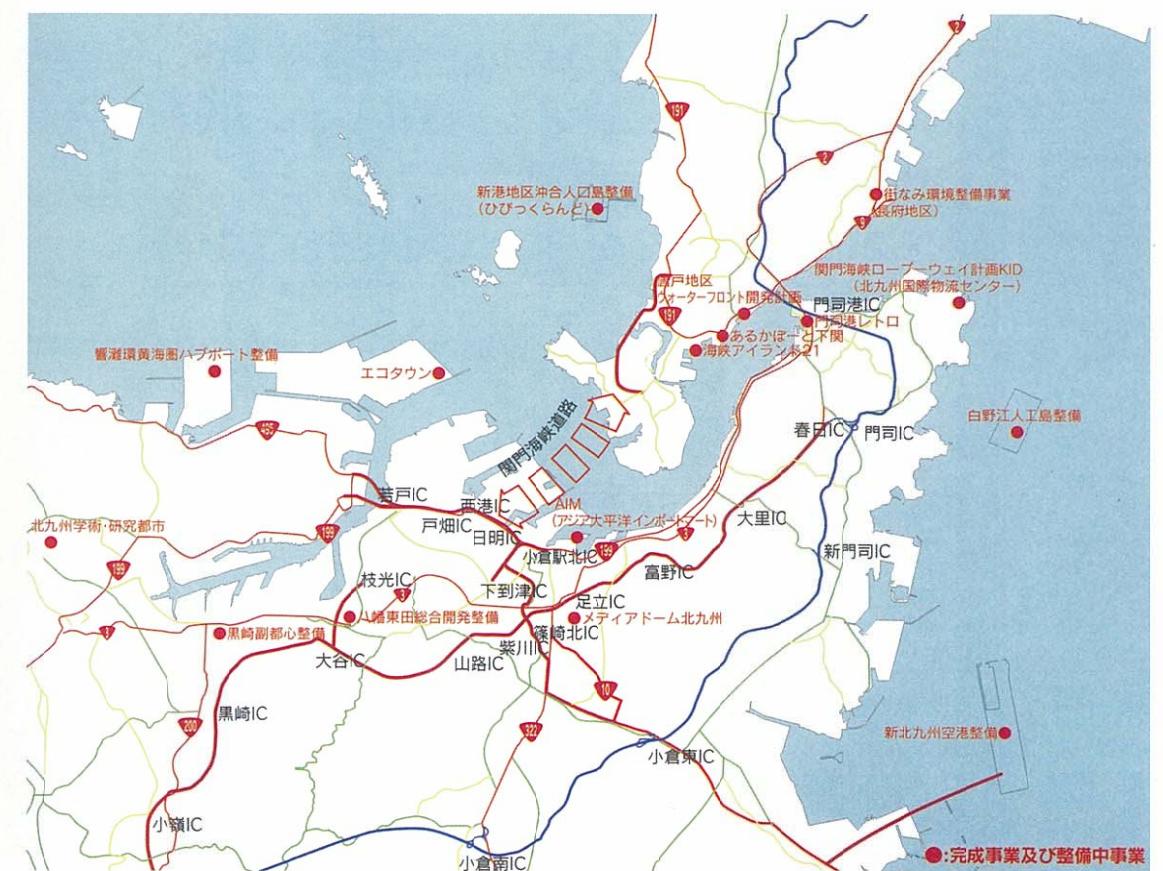
香港、釜山には勝てません。地域が点でなく面となって活動してはじめてアジアのゲートウェイになるわけでしょう。

地域開発に関して、国土交通省も金太郎飴的な対処でなく、効果のあるエリアに集中展開され、意義ある国土づくりをお願いします。



山崎 朗 以前、名古屋で伺った話ですが、近頃コンベンション開催がこの地に増えた理由が、アフターコンベンションに便利であること、その行く先は京都であるというものでした。つまり、京都は名古屋の隣町ですとセールスしていたわけです。

逆井さん、下関からみた広域的な観点からの問題点といえばどういうことなのでしょう。



図③

高まりつつある関門地域の注目度



逆井 健 下関にある関釜フェリーは毎日、確実に韓国・釜山と下関を結び荷物が主な需要です。最近は大きなボディーになり、釜関フェリーも新しい船になりました。下関のはまゆうとともに毎日、確実に荷物、そして人を運ぶことができるということで、信頼度が高いです。18時、19時の出航でも実際には夜中の二時に釜山に着いて停泊している状態ですので、韓国と日本での税関の仕組みが

緩和されれば、もっと早く、極端にいえば、1日2便でも就航できるぐらいの距離にあるのです。同時にゆうとぴあという貨客船が下関と青島（チナオ）の間を週1.5便の割合で結んでいますが、新しい船が秋から入りまして、週2便の就航になってくるようになります。コンテナも韓国、中国の2航路ほど定期便のコンテナ貨物船が下関港へ入ってくるようになってきて、その点では山口のみならず北部九州の日中韓の物流の窓口になってきています。そこで門司の静かな町を下関港に荷物を集めるために多くのトラックがおじやまをしているという状況があります。それも第2ルートが出来れば緩和されるということです。

さて私は情報誌をやっておりますので、経済の話しではなく、情報、広域連携の話しをさせていただきます。レジャー、観光、それと生活の面で日頃、取材している中からの話しをさせていただきますと、とにかく、関門地区というところにもっと活気が出て、人が集まり、人が動き、お金・モノが集まつてくるということが必要だということが大前提にあると思います。

一昨年、タウン情報誌「月刊ばかな～」は北九州の「おいらの街」というタウン情報誌と協力しまして、「関門遊ぶっく」という両方の情報が半々づつ、グルメとレジャーで200件づつ集めたガイドブックを出しました。下関市内では関門トンネルに一番近いコンビニエンスストアがありまして、ここが最もこの本が売れる場所なのです。何故かといいますと、下関側にいた人が北九州に出かけていくときにトンネルのすぐ手前のコンビニエンスストアに停まって、手にする情報が関門の情報誌なのです。3年ほど前から「るるぶ」という全国的な旅行雑誌がありますが、このるるぶも「るるぶ関門」という雑誌を出しました。いままでは「るるぶ山口」「るるぶ北九州」とか、もう少し広域では「るるぶ九州」「るるぶ中・四国」というような旅行雑誌でしたが、近年になって「るるぶ関門」をその後、その他の出版社でも出すようになったのですが、その理由としてやはりこの関門エリアの注目度が高まつてきているということなのですね。となれば、更にこのエリアが活気あるものになっていって、そこに情報が集まり、人が集まり、注目も集まつてくるというようになる必要があるということです。

そのためには結果的にこの地域が一体としての強さを發揮していく必要があるだろうということなのですが、今日みなさんのお手元に関門海峡道路というパンフレットがありますね。この表面に書いている地図（図③）はよく見てもらえるとわかるのですが、彦島が中心で下関と北九州が入っています。私がよくこの地図を目にするのは8月13日に毎年、関門海峡花火大会がありますが、下関側で取り仕切っております21世紀協会の事務所のは以前からちょうど彦島を中心とした地図なのです。なかなかそういう地図はないと思いますが北九州側を中心とした地図か、もしくは山口県側の地図はあったのですが。この関門というところを真ん中に据えた地図をよく見ていただければ、何でいはあるラインの他にもっとたくさんつながっていないのだろうかと単純に思っていただけるのではないかでしょうか。

藤原さんのお話しにもありました、公共事業のことを考えずにいわせていただければ、ここにあと2、3橋がほしいと。この地図がたくさんの橋でつながらないかなあと。広島、福岡では大きな川に大きな橋が架かっていて交通がうまくいっているのと同じで、たとえば、彦島から

ちょうど大里というところにつながるラインがあってもいいなと思いますし、それから関門海峡道路と書いている大きな矢印があってもいいです、もう少しあけばヒビックランド人工島が整備されたところから六連島を通ってエコタウンにつながってもよいのではないか。第四関門橋まであってもいいなど。そうすればここが面の強さになるということですね。面の強さになった方が断然その地域の中で働く人、その地域の中で生活、事業するかたも動きが活発になっていくということはすぐにわかるところだろうと思います。



山崎 朗 積極的なご意見をいただきありがとうございました。ところで、議論できなかった悩ましい問題が残っております。事業手法の問題ですが、根本先生、コメントできる範囲でお願いできますか。

事業手法のあり方



根本 敏則 なかなか短く話すのは難しいテーマなのですが、今、道路公団の民営化などもいろいろ取りざたされているところで、道路整備に民間がどうかかわるべきかというところは非常に深い議論があるのだと思います。イギリスなどでは民間にやってもらう発想ができたのは、役所の方でお金がないから民間が用意をしてほしいというのが、まずあったのだと思います。そういう意味では道路公団というのは、昔から民間から資金を借りて、道路をつくって料金で返すということですから、そういう意味での民間のお金を使うということはある意味で実現できています。それは日本が世界に誇る制度です。これだけの有料道路、ネットワークを築いてきたということはすでに民間活力を活用していたといえると思います。今1つの目的として、民間にやってもらうと安くできるのではないかということに着目されている点です。それは決して間違いではなく、イギリスなどでも、民間にやってもらったところは、公共だったら、そこまでリスクをとらないというか、どうしても安全性サイドに立って設計をしてしまう。具体的にはたとえば2車線の道路を3車線に拡幅するとき、路肩を十分にとるために、既存にあった橋を架け替えないといけない。民間に拡幅運営させる場合では路肩が狭くなるところの部分があれば、それを大分前から警告して、「少し狭くなりますよ」という警告しながら、そこは狭くしようと。ちょっとづつ経費を安くする工夫があると思ったわけです。それもわかってしまえば、役所がそれを取り込んでやればいいのですね。日本の場合、役所の仕事が安全、リスクをとりにくい仕組みなのかどうかわかりませんが、やりすぎという面もあって、経費の節減ということはどのようなかたちで実現するのかはわかりませんが、そういうところで民営化は役に立つかもしれない。答えになっていないのですが、入札のやり方は改善しなくてはいけないところがあります。

山崎 朗 一言で言えない難しいことをありがとうございました。前川室長、お聞きになりましたように地元の熱意が盛り上がっていますが、今後、国としてどのように取組まれるご予定でしょうか、国土交通省として大変難しい時代がやってきたという感じもいたしますが、本日の感想と今後の展望などについて最後にお話いただけますでしょうか。

関門海峡道路の今後の展望

前川 秀和 最後に必ず振られると思っておりましたので、何を話そうかと考えながら聞いておりました。先ほどからみなさんの発言を聞いておりまして、安部さん、逆井さんからも一体化しているという話し、大変よくわかりましたし、古野さんからの物流の響灘の開発ですとか、九州の拠点になるようなJR貨物の駅ができるとか、新北九州空港ができるということで、安部さんが言われた21世



紀の国土づくりの条件が整っている日本の代表的な地域になっているなど。その準備が着々と進んでいるなと感じました。そういう意味では感想で申し上げますと、このプロジェクトは海峡横断プロジェクトではないのだというのが第一点でございます。北部九州の関門地域も含めた都市圏の中の道路で、しかも北部九州が国内的にも国際的にもアジアのゲートウェイとして、国際的な機能を発揮していく都市圏として発展していくときの骨格となる道路という位置付けなのだろうと思いました。そういう意味で早く海峡横断道路というイメージを払拭するというか、卒業するというか、位置付けや性格をよく考えたらよいのではないか。そういう意味でも第二関門橋という名称そのものが海峡横断的な考えを引きずっているなということ。第二というのが、あまりイメージがよくないですね。1つめがあるのに2つめをつくれというなんだか贅沢を言っているようなイメージがありますので、これは名称をこの際、今日のシンポジウムをきっかけに変えていけばいいのではないか。名称も公募して道路の性格にふさわしい、地域のみなさんが親しみをもてるような名称を考えもらいたいというのが第2点です。最後に整備手法について根本先生からもお話しがありましたように、公共事業に対して非常に厳しい批判の目がございまして、とにかく大規模なプロジェクトは全部無駄だという論調もあります。本州と四国の間の海峡もそうですし、東京湾のアクアラインも交通量は計画の半分ぐらいで、四苦八苦しています。そういうこともありますし、大変評判も悪いわけです。従って、このプロジェクトについても、公共事業の新しいモデルになるような進めかたをしてもらいたいと思います。プロジェクトありきではなくて、必要性も含めてきちんと評価する。その評価も県民、市民のみなさんにオープンにして、きちんと情報公開をして、いろんな代替案も含めて、費用対効果などもきちんと出して従来の公共事業とは違う、モデルとしても全国に発信できるような進めかたをしてほしい。その中で国や県だけが中心になるのではなくて、市民のみなさん、それからいろんな団体のみなさんとも協力していきながら、進めていくようなそんなやり方を是非考えたらいいのではないかなと思いました。



山崎 朗 非常にうまくまとめていただきました。国土交通省も大分変わったなあという感触を持ちました。つくらないということで決してなくて、つくる手法も新しく考えなければいけません。なんといっても地域の方からきちんと提案をしていくという時代になってきているのではないかと。今日すでに地域の方々からもたくさんの構想ビジョンもいただきましたし、すでにいくつかの構想、調査

報告書も出ておりますし、これから先はこれを踏み台にして市民のみなさん方へのアピールもしつつ、また新たなアイデアをいただきながら、実現に向けて、一歩づつ着実に進めていく段階にはいりつつ、あるのかなというのを、今日のパネルディスカッションの結論にしたいと思います。どうもみなさんありがとうございました。

