

都市未来シンポジウム

第Ⅰ部：基調講演 第Ⅱ部：パネルディスカッション

この都市未来シンポジウム（基調講演、パネルディスカッション）は、平成18年12月17日、小郡市文化会館大ホールにおいて、久留米市、鳥栖市、小郡市、基山町の地域住民計約400人の参加のもと開催したものです。

[講師]

矢田俊文氏（北九州市立大学長）

東京大学大学院理学系研究科博士課程修了。法政大学経済学部、九州大学経済学部にて教授を歴任ののち、九州大学副学長、同大学経済学研究院長を経て現在に至る。西日本新聞社内「久留米・鳥栖・小郡・基山3市1町都市未来委員会」座長。

[パネリスト]

久留米市長	江藤守國
鳥栖市長	牟田秀敏
小郡市長	平安正知
基山町長	小森純一
アドバイザー	矢田俊文氏

[総合司会]

筑後川流域クロスロード協議会事務局長

（久留米市企画調整課長）

奈良崎洋治

筑後川流域クロスロード協議会・西日本新聞社主催 都市未来シンポジウム

第 I 部 基調講演

講師 矢田俊文氏（北九州市立大学長）

演題：「求心力と遠心力の戦略を」

今日は市長に代わりましてお話をする機会を頂きましてありがとうございます。この後、3市1町の市長並び町長さんが、この地域に対する思いを皆さんの前で述べていただくパネルディスカッションの前に、写真等を実際に出して、都市未来研究委員会のまとめについての話をしたいと思っています。都市未来委員会は6人のメンバーで、皆さんの資料にあると思いますが、3ヶ月以上にわたりまして検討してまいりました。パワーポイントを用意しておりますが、皆さんお手元に8コマだけお配りしております。その辺のページを軸に話を進めていきたいと思っています。

1番初めにタイトルがございます。「これからの国土形成とクロスロード地域」の話ということです。後で話しますが、国のいわゆる国土計画が大幅に変わりました。それとこのクロスロード地域の地域づくりとを調査させていただきました。それを合わせた話をしますが、その中で3つに分けます。国土計画体系の転換、九州地域広域地方計画の策定及び筑後川クロスロード地域の戦略ということで、内容的には3番が中心となり、しかも1、2は少し固い話になりますので、できるだけみなさんの足元の話に接近できるように、ごく簡単に、国土計画と九州地域広域地方計画について話をさせていただきます。

国土計画体系には、今まで、全国総合開発計画（以下全総）、国土利用計画、具体的には高速道路、港湾、空港整備計画と、この3つが地域に非常に大きな力として国の計画がございました。この3つを国土計画体系と呼びます。そのうちの全総というのが中核で、約半世紀にわたって日本の国土開発の中心的な色合いが強く、こちらで言えば過疎地域などがあります。これは私の勝手な話ですが、約5回が全総で展開されております。その前には特定地域というものがありますが、特定地域総合開発計画に関しましては、筑後川の総合開発ということで、かなり広範囲に及ぶ筑後川の上流から下流まで整備していくということです。また、新産業都市というのが第1次にあります。これには大牟田が指定されずに大分が指定されました。さらに、三全総というのが久留米・鳥栖テクノポリスを作り上げていくバックグラウンドになります。約半世紀にわたって5回の全総があり、最後の全総を98年に作りましたけども、人口減少傾向になり、今さら開発

ではないだろうということをやめましょうということになりました。前の国土総合開発法では「開発」がキーワードでありまして、国土の利用、開発、保全、産業立地が主な内容でありましたが、新しい国土形成計画法では、国土の利用、整備、保全になりました。それから国土利用計画とワンセットで、半世紀ぶりに変えました。国土総合開発計画は全国総合開発計画を中心に回っておりましたけれども、今度は、はっきりと全国計画と広域地方計画の2本立てにするということに進められております。そして、全国計画でも、もう開発という言葉を使わずに、人口減少、環境整備、それから災害という要因を考慮しまして、どう整備保全していくかという方向で、成熟社会特有の国土計画を作っていこうという理念を書いております。私も5全総から、ここ十数年計画に関与しており、現在も特別委員会の委員として、また関与していますが、国土交通省を中心にしまして、霞ヶ関の官庁と、それから東大教授を中心とする東京の学識経験者中心に全国計画を作っていました。それが、地方の大規模な公共投資に非常に大きな影響を与えるという事実があります。言ってみれば、東京のある所で作られた計画は、全国公共投資会議まで大きく影響しますから、今回はがらりと変えて、九州は九州、東北は東北で計画すればいいと考えました。そして、地方計画に一本化して国土形成計画にしようという、簡単に言えば、地方分権型の、知事、政令市長、市町村長会長及び経済産業局の出先機関などが、同じテーブルについて計画を作っていく。中国、四国、近畿、関東、首都圏、九州という形でブロックごとに計画を作り上げ、国全体の計画との整合性を持ちながら、最終的には2007年の秋に全国計画を作り、直ちにこちらの計画の作りに入って、2008年の秋ないし年末にこれを作って第1次国土形成計画を作ろうというふうに、法律が昨年決まりました。もう全総という言葉はなくなりました。自らどういう地域づくりをするかということ、自ら地域ごとに作ってほしいということについての提示を、知事会や経済団体などの単位ごとにやります。我々のこの研究会が、中・四国一体として作ったほうがいいと言いましたが、なかなかうまくいきません。また、北陸は人口300万で、関東は3千万ですね。300万と3千万が均衡があるとは思わないですけど、ここも中部一体として日本海側や太平洋側、東アルプスも含めて共同で計画を作っているのではないかとやっているのですが、北陸は自立した計画を作りたいと言っています。九州は1300万の人口ということで特に異論がなく、これからやろうということになりました。既にGOサインが出て作業に入っています。今、全国計画中間報告というものが出されておまして、新しい21世紀の国土像というのはいろいろ書いてありますが、基本的には多様な広域ブロックが自立的に発展するために、それぞれ多様な戦略等をブロックごとに作りましょうというのが新しい国土計画であります。中身を簡単に言いますと、シームレスアジアの実現などであり、それぞれのブロックが日本全体のアジア観光を目玉にしてアジアに結びつくとか、それぞれのブロックで頻繁にアジアと自由に行き来するシステムを作ろうというものなどです。一方で中心商店街が一層厳しくなったり、九州山地の集落消滅の可能性が非常に強まったりしていますので、持続可能な消滅しない地域をどう作っていくかや、災害に強い国土の形成についてなどです。それからもう一つは、そう言いながらもお金をどれだけ入れてもなかなか過疎地帯、集落消滅の歯止めがうまくいかない。地方が活力がない。もう既に政策に期待しないで、NPOや地域住民個人、あるいはリタイア組というのが自由に地域づくりにたくさん流れまして、その力に依存しながら行政がそれと一緒にやっていく新たな構図、

また行政がやるかどうかという議論、それと金とプロジェクトの問題などです。市場メカニズムの中では非常に厳しい地域はなかなかそれだけでは手も出ないというところで、公と民が一体となったという言い方で地域づくりの主人公を政策と共に変えていこうとことを提案しています。

これが全国計画の大きな流れですが、これから九州地域計画の策定に入っていったって、いくつかビジョンを作っていきますが、これを下地にしながら作ろうということです。これは、今、新しく作り始めたシステムです。来年の今ごろ、知事と政令市長、それから国の出先機関の局長が同一テーブルについて、1年間かけて九州の計画を作る。こういうことは今までありませんでした。そしてそれが閣議決定されて国に認められたという制度です。しかし、なぜ知事や市長が協議の席に着くかという、やはり選挙によって委託を受けた人たちの意志を最大にするということでもあります。それ以外に入るのは、おそらく経済連合会の会長及び市町村会長だろうと思います。しかし、1年間でテーブルついて初めて用意ドンでやっても間に合いませんので、プレ協議会というのを11月30日今年に立ち上げております。企画部長、あるいはそれぞれの政策機関の部長クラスが中心となっております。こちらでそのいろんな研究者、たくさんの研究者が離島にも山村にもおりますし、交通の研究者や都市づくりの研究者など、九州の学識経済者の知恵を結集する形で懇談会を開きます。これはしかし、法的な権限を持ちません。法的な権限は、この実務クラスと正式に選挙で選ばれた人と、それから地元の学識経験者、NPO、市民といった三角トリオの関係で動かしていったって、最終的に再来年の秋頃に九州の計画を作ろうという、今までであるような無いような、法的にはっきりと規定された計画というのは初めてかと思います。ある面では7県の横の対立といますか、それから今度、出先機関の農水省と経済産業省と整備局という、要するに、縦割りの調整、縦の調整と横の調整、そして、共通の目標を定めていき、お金がありませんからプロジェクトを全部並べたって実現できません。いったい、東九州自動車道を優先するのか、空港をどうするのかという話までいくか知りませんが、その辺の12年にわたる現実的な政策を作っていくということ、これも動き始めまして年明けて一気にこの変更を中心に動いていくと思います。私なりに勝手にデザインすると、アジアの関係、国際交流、それから、戦略産業、それから、基幹都市、いわゆる、中枢中核都市、久留米、佐賀、それから、山地をどうするか、学術文化をどうするか、それから、景観、史跡、観光、交通、通信、防災、この辺のところをトータルでどう作り上げていくかという話だと思います。その中で、特に、下手をすると7県の計画が出来上がって、それをパッチワーク柄みたいにくっ付けて、それで九州の計画で前書きとかコンセプトを作るという危険性は十分ありますから、むしろここは県境を取っ払った共通の問題を、例えば一番深刻な九州山地の問題ですが、観光でもあり、なおかつ過疎地帯でもあり、水資源の供給地でもあり、森林資源の供給地でもある。大変な資産価値のある九州山地であります。背振、久住、阿蘇、高千穂、霧島とこの一帯を関係都道府県の県を飛び越えてどう保全していくか。全体の各章のテーマは、単なる農水テーマとは限らない。一方で、全国平均の中ではなかなか奄美諸島とか、南西諸島という言葉が出てきません。いわゆる、外洋性の離島をどうするか。離島はたくさんありますが、八丈、小笠原、南西諸島、五島、対馬などの、いわゆる外洋性の離島に対する本格的な戦略を九州が提起するというのが、また一方であります。また、内海とは言えませんが、有明、八代海では、陸地からいろんな汚染物ができてきて危なくなっています。そのよ

うな地域に対しても、九州独自の戦略を進めていく必要がありますが、県境がゆえにいろんな課題があります。県境を跨った地域としてデザインをはめ込んでいくという、そういう県を越えたトータルデザインを考えなければ、各県ごとに作った境目のところを整理した程度では、この県境では意味がないということになると思います。この辺が今日のテーマに関わってくると思います。

それでは、残りの時間は筑後川クロスロード地域の戦略についてお話しします。

これは、ヤフーから地図を取ってきた空中写真上のこの地域であります。ここが久留米の中心地点です。久留米はかなり上流まで合併いたしました。こちらから、鳥栖、小郡と帽子のつばみみたいな形をとっているのがクロスロード地域です。いずれにしてもこの筑後川流域の中流域、それからこの支流の宝満川流域と山地に囲まれた非常に豊かな地域がそうであります。最近合併して大変広くなりまして、自然の豊かな水あり山あり田園ありというこの地域をどうデザインするかが重要になります。一方で、九州のクロスロードの中核に入っているということですが、それについてどうデザインするかということだと思います。歴史的にはまた違ったストーリーができるんですけど、ほんのこの4半世紀の動きを見てみますと、今、小郡、鳥栖、基山というところは福岡都市圏のエッジシティという、要するに最前線と言いますか、都市圏が南に向かって拡大しています。西鉄沿線と鹿児島本線沿線で拡大しているということです。その最も最先端がこの地域に入っております。自然をうまく使いながら、なおかつ福岡の職場に勤める通勤地帯でもあり、福岡の持っているいろんな商業集積を使って、買い物やその他のいろんなサービス関係、大学、野球など、最先端としてどんどん伸びていく可能性を秘めています。そういう点では、エッジシティ最先端の最前線の都市として成長していく。逆にこの地域から見ると、居住は一緒なのですけれども、遠心力として、精神的には福岡の大学、福岡のオフィス、福岡のいろんな商業集積の方に心が惹かれていって、それはこの地域の遠心力として、一種の居住地帯として生き延びてきている地域です。もう一つは、九州の縦貫道路と横断道路のクロス地域として、当然、経済原理から物流拠点団地、いわゆる、九州の熊本、北九州から長崎、大分まで含めた地域における物流の拠点であり部品の生産拠点でもあります。ということから見ると、鳥栖が最適地ということで物流工業団地として非常に大きな集積を持っています。新聞によると、また田主丸等に大きなエンジン工場が出来上がって、まさにクロスロードのメリットを生かし、そしてさらに、都市圏住民の観光流入とかが出てきます。北部九州、福岡の大きな経済群には人がどんどん流入します。そしてクロスロード地域に物づくりの役割分担ができてきます。トータルで見ると、福岡都市圏のエッジシティとしてこの20年間くらい急速に伸びています。で、そう言いながら一方で、そこにはもともとあった筑後川流域の巨大な生産力地帯の中核都市久留米と全く近接してくる。もともと有馬藩ですから当たり前なんですけれども、地域的には久留米と結合する力が強くなり始めてくる。久留米の商業集積に医療集積、学術集積とここの居住地帯、あるいは工業集積が一つの塊になりつつあるということでもあります。そこへ以って第3の新幹線が整備され、ここにもう一つ南の八代から博多まで結合することになって、広島以西からの高速鉄道の整備により、非常に人の流れが早くなります。そこへ道州制論議というのが相まって、あらゆる地域から最も時

間的に最短な所がこのクロスロード地域でありますから、行政の中心は福岡という説と、もともと熊本という説があって、その中で今度新しい庁舎を作ったり、人が移動したりするにはここクロスロード地域もかなり便利で非常に住みやすい街であり、しかも工業集積や知識の集積があり、この都市集積をうまく束ねることによって、エッジシティという出先から、一転九州のセンターシティになりうる可能性を持っているということです。

このあたりを新聞にも書きましたけれども、オーストラリアでどこを首都にするかということで、全く互角の巨大都市であるメルボルンとシドニーが、結局は決着がつかなくて、ちょうど真ん中にあたる所に新しい首都を持ってきたという、それにほぼ近い可能性を十分持っているということです。あるいは、EU ではロンドンとベルリンとが力を持っていますが、そのどちらにも置かなくて、ベルギーのブリュッセルという、ちょうど中間的な比較的規模の小さな都市に中心を置いているという例もあります。また、西ドイツもフランクフルトとケルンという巨大な西ドイツの中心地を争いまして、ちょうど真ん中のボンになりました。大都市間の争いが厳しければ厳しいほど、どちらも中心にならないような似た動きにこれから自動的になると思いますので、これが一つの論点となります。

人口層というのは、90-95年、95-00年、00-05年の人口増を見ていくと、これは西鉄沿線なんです、当然 90-95年は筑紫野のところが最先端となっており、すぐ近くにはいろんな不動産会社を作っている高級住宅があります。その波は 95-00年まで同じように伸びておりまして、小郡も伸びておりました。ところが、00-05年にまた人口減少社会になってくると、大変面白いことに、福岡市中央区が一番伸びるといふ人口の都市回帰が起こっています。そして、あれほど伸びた春日市、大野城市、筑紫野市、大宰府市の人口の伸びが一気に落ちています。いわゆる人口減少の波が押し寄せたのですが、小郡市だけは、この中央区にはかないませんが、それ以外の郊外都市の中では依然として 5年間 5%以上という高い数字を示しています。これはいったい何なのか。やはり、適地の問題もありますし、開発拠点の問題もありますが、ある面で質の評価がかなりはっきり出てきたんだらうと思います。それからもちろん人口の止まり方もありますね。小郡市の人口増加率はあまり激減してないということです。しかし、久留米とそれより以南の大川、柳川は大変苦しいということになります。その次がもう一つ厳密に言うと、JR沿線と西鉄沿線というのは、大宰府、大野城などで区別がつかないのですが、この鳥栖、基山を中心にして大牟田、筑後、八女を通過して久留米だけ 2回入っていますが、こちらは中央区も 2回、博多区は JR 経由ということで入れますと、まさに基山町のところだけ、1回巨大な人口集中が起きております。それ以外はさっきの説明どおり都心回帰があり、中央区と博多区のみが人口増加が高いということになります。ところが、久留米、基山よりも鳥栖は依然としてむしろ右肩上がり、いわゆる人口成長率が右肩上がりになっていますから、伸び率が上がっているということです。ある面では、鳥栖、小郡というのは、全体的に大きな人口増の波というのが一気に引いて、むしろ、都心回帰の中で最先端のところは居住その他の評価が高くて、おそらく、高い人口増加を維持しているということで、大変珍しいと思うのです。

これは全体から見たクロスロードなのですが、ここが 10年以内にほとんど完成いたします。このところは高速道路の見直しなどで展望なし。ここは国の直轄を含めて 15年以内に完成させ

るということになっていますので、完全にここはクロス、道州制の話と新幹線の話でクロスロード地域の都市の役割がより強くなりました。この3市1町がどういうコンセプトで計画を作っているかというタイトルだけ拾ってまいります。やはり「人間」というキーワードですね。どこの都市もそうですが、水と緑、自然、緑園、文化など、ほぼ共通したワードでこの自然の中で生き生きと生きていこうというワードが非常に感じられます。これは一つの共通のテーマかと思いません。

多少こんがらがりましたが、最後に全国計画をどうするかというお話をしたいと思います。先ほど言いましたエッジシティから九州センターシティへという方向性をどうするかということですが、3つのレベルがあると思います。

最後は道州制の施行と州都への道という簡素で美しい官庁街という言い方をしますけれども、これはピンクで塗ってあります。なかなか夢のある話ですが、20XX年という時代に本当は先が見えない。この間、クロスロード協議会は2006年に州都の提言を行いまして、他地域では熊本が非常に強気でありまして、福岡は当然自分のところだと思っています。なかなか私の立場としても明言はできないですが、可能性は否定できないかと思っています。しかし、その3市1町が連携する前の段階です。一つは筑後川中流域です。行政がどうであれ州都がどうであれ、住みやすさをまとめて市民連携という新たな功績を創り上げることです。どこまでやっていけるか。既に、「あすてらす」で小郡市の健康づくり運動があったり、それから久留米を中心にする久留米医大の救急救命センターがあったり、あるいは久留米の医療を集積した医療圏が県境に置いてあるということで、市民が本当に求めるのは健康と福祉、医療、特に健康づくりなのです。これが住みよさの最大のテーマであり、これも与えられるものでなくて自ら作り上げていけるかどうか最大の問題なのです。ここは一つの大きな運動としてやっていく。これが健康づくり運動です。そして、医療機関と密接に結びついている。それから、久留米を中心とした都心再生の動き。この数字は6人のうち5つの提言があります。第1は市民の健康医療と運動をどう繋ぐか。都心再生をどう強めていくか。これも30万都市の都心としてはこれが活性化のポイントになる。それから、鳥栖のサガン鳥栖の支援運動。これも第6の提言。さらに、今回出した食の安全。これだけ田園都市と福岡でできた中核都市とそれと住みよさと健康と地産地消。さらに景観。これがおそらく最後のベースになります。行政に求めるだけではなくて、地域住民がどこまでやっていけるかということが最大のポイントだと思います。そして、既に一般連携としてクロスロード協議会がありましたが、3市1町の行政連携。これに基づきまして、個別の連携がたくさん出て、先ほど市長さんからお話がありました図書館、スポーツ、まつりなど、次から次へいろんな課題をどう解決していくかということ、まだまだ市民の要求を受け入れながら、いろんな小学校区の問題とか、障害者教育の問題とかまだまだ地域住民のニーズをまとめて、どんどんこれを積み重ねていって、そして、2008年に九州全体の土地利用計画、大雑把なものが出ますので、それと絡めて3市1町の共同の都市計画というのが作れないものか。これは今の県ごとに作ってありますから、当然、福岡県庁、佐賀県庁の了解のもとにこれを作る。しかし、今、道路整備、河川整備、環境整備、景観整備のところでも共同の計画をどう作れるかということが、提言の意図しているところでもあります。そして、新幹線をいったいどう活用するかについても、地元ではいろんな議論が進んでいると思います。大胆にも、新

幹線通勤というものを私もやっております。新たに住みやすさというものと新幹線通勤とが結びついた新しい住宅供給をどうするか、それから県域を超えた広域連合をどう作っていくかを考える必要があります。要するに、道州制の前に既に広域連合を作ってしまうということが第3の提言です。これは6つの提言のうちの1つです。そして、最終的に道州でこれだけのことが市民も行政も一体化してやっていると、しかも、その自然豊かな中で自然を活用して健康文化都市を作っていくという組織が出来上がればおそらくそれだけのまちづくりの力があるということがあれば、それほど大きな抵抗なくいくのだらうと思いますが、ばらばらの中で州都に手を挙げて、圧倒的な福岡、熊本という前に不戦敗する可能性も一方で否定できない。むしろ、自力をつけるという。民も官も自力をつける中で新しい方向性が出てくるのではないかと思います。

最後に、これは一枚でこの地域を表したのですが、脊振山地があり、集積地帯でこちらが有明海、こちらが久留米で鳥栖、小郡、基山で、そしてこれは新幹線です。言ってみれば、美しい日本であって美しい州都というようなテーマで、自然に抱かれた非常に住みやすく行政機能、中心機能を一方で持ち込んだという方向ができればなあと、我々委員会では一つの結論を導き出したしだいです。

時間が参りましたので終りたいと思います。どうもありがとうございました。

第Ⅱ部 パネルディスカッション

[パネリスト]

久留米市長	江藤守國
鳥栖市長	牟田秀敏
小郡市長	平安正知
基山町長	小森純一
アドバイザー	矢田俊文氏

[コーディネーター]

西日本新聞社久留米総局長 大森伸昭

【司会：奈良崎課長】

大変皆さんお待たせいたしました。それではただいまよりパネルディスカッションを行います。まず、檀上の皆さんをご紹介します。最初に筑後川流域クロスロード協議会のメンバーの紹介でございます。まず、筑後川流域クロスロード協議会会長の江藤守國久留米市長です。続きまして牟田秀敏佐賀県鳥栖市長です。続きまして平安正知小郡市長です。続きまして小森純一佐賀県基山町長です。

最後に、先ほど基調講演をお願い致しました北九州市立大学学長の矢田俊文先生です。アドバイザーとしてご参加いただきます。コーディネーターは、西日本新聞社久留米総局長の大森伸昭総局長です。これからの進行は、大森総局長にお願いしたいと思います。それではよろしくお願い致します。

【コーディネーター：大森総局長】

皆さんこんにちは。それでは早速ですが、都市未来委員会のシンポジウムに移りたいと思います。お手元のパンフレット、資料として提言の1から5が載っているかと思います。これを参照されながらパネルディスカッションの方を聞いていただきたいと思います。実は先ほど矢田先生の基調講演の中でこういう図が出てきましたけれども、これは西日本新聞の今月の13日付けで掲載しております。提言も収録していますけれども、実は提言は6つございます。6つ目はサガン鳥栖をこの3市1町で連携して応援しながら地域のシンボルにしようということを掲載しております。資料には紙面の関係上5つの提言しか載せておりませんが、サガン鳥栖の提言まで含めまして、その提言を受けて今日はこの3市1町の市町長さんと意見交換をしていきたいと思っております。それでは、早速ですけれどもこの提言を受けての市長並びに町長からそれぞれの考え

方、あるいはこれからどうやって地域をつくっていくかのお考えを述べていただきたいと思います。それでは久留米市長の江藤さんからお願いします。

【江藤久留米市長】

先ほどは矢田先生から素晴らしいご講演をいただきまして、大変貴重なご提言で、これから私どもしっかりとそういう方向に向って取り組んでいかなければならないと思っております。福岡都市圏のエッジシティから九州のセンターシティへということでのビジョンを示していただきました。私もまさにこの通りだというふうの実感を致しております。西日本新聞の都市未来委員会から6項目の貴重なご提言をいただいておりますので、これについてどう受け止めてどう取り組んでいくかということについて私の方から若干お話をさせていただきたいと思います。6項目の内3項目について私の方からお話をしたいと思っておりますが、石橋潔久留米大学助教授から医療と市民、行政との連携で先進健康福祉生きがい都市をというご提言をいただいております。こういう方向に久留米市もぜひいきたいと思っております。これがクロスロード地域にこういう形でまちづくりができれば、非常に素晴らしいと思っております。またその条件をこの地域は持っていると思っております。ご承知のように久留米市は、高次そして広域医療都市でありまして、久留米大学を中心とする医療サービスは大変質量とも大きなものがござります。そういう中で救命救急、先ほど矢田先生からお話がございましたが、救命救急センターが2つある。久留米大学付属病院と、そして最近聖マリア病院も救命救急センターという指定を受けておりまして、広域的な福岡県はもとより佐賀県、大分県という北部九州の救命救急センターの役割を担っております。そういう中で私どもひとつ取り組んで大変評判が良かったというか、手前味噌ですが、小児救急医療のチームを今年の4月から久留米広域圏の事業でつくりました。これまでは、聖マリア病院に小児救急医療をしていただき、一手に引き受けていただいて、まさに広域的な取り組みをしておられまして、ただ待ち時間が非常に長いという、場合によっては2時間3時間待ってないと診察できないという状況でありましたので、それを何とか解消するためということで、医師会とか久留米大学、聖マリア病院そして私ども広域圏の4市2町協議いたしまして今年4月から聖マリアの中ですが、もう1チームつくりました。そうしましたところ、待ち時間が大変短くなって平均20分になったということで、若いお父さん、お母さんから大変喜んでいただいております。そしてそこに来られるお父さんお母さんたちは非常に広域的で、久留米広域圏はもとより佐賀東部からあるいは八女・筑後、柳川、大牟田という広域的なところから来ていただいているということでもあります。近く鳥栖市長さんもぜひ参加したいというお話をさせていただいていることをお聞きしております。このような形で少子化対策のひとつにもなるわけですが、そういう取り組みもやっております。そういう形が高齢者の健康づくりとか医療費も非常に高騰しておりますし、そして介護の問題もありますので、ネットワークを組んでやっていく。自然もある食もある医療機関もあるということをつなげていけば、石橋先生が提言されているような先進的な健康福祉生きがい都市ができるのではないかとこのように思っております。これについては、実は福岡市も巻き込んで研究会をやっております。そういうことがひとつ非常に貴重な提言として受け止めさせていただきますと思っております。

もうひとつは、新幹線を暮らしの足にということで、三島佐賀大助教授からご提言をいただい

ております。3市1町の中で新幹線の停車駅が2つできるという、新鳥栖駅と久留米駅の2つできるということでもあります。三島先生は鳥栖駅のことだけを触れられておりますが、久留米駅もごさいますのでこれを連携していければいいのではないかと考えております。在来線の久留米駅に新幹線は入ってまいりますので、これまでの在来線の久留米駅も一新する橋上駅にいたします。新幹線の駅とドッキングして自由通路で結ぶ、東口広場それから西口広場、西口には今なんにもありませんが、そこにも広場つくる。西口、東口を空中回廊でドッキングする。そして、筑後川沿いに水天宮とか梅林寺とかあるいは篠山城とか歴史的遺産もごさいますのでそれらを結び付けていく、そういう取り組みもしていこうと、第1は使いやすい駅にしようと、そして2つ目はこの新幹線を活用して定住環境をつくっていこうというであります。後ほどでてまいります、中心地市街地が空洞化しているということもごさいます。そういう中で街なか居住を図っていく、そして福岡都市圏にも10分で行けるようになりますから、久留米で住んで福岡で働く、そういう方々の受け皿づくりにもなるようにというふうに考えてもおります。もちろん交流人口を増やす、観光客を誘導してくる、そして1市4町合併しまして観光資源も多くなりましたし、この筑後広域圏、佐賀東部を含む観光ルートを形成する中で交流人口を増やしていく。それを鳥栖駅と久留米駅と連携する中で取り組めていけたらいいと思います。

それからもうひとつ、田村福岡大教授から3市1町の都心再生に英知をとということをお願いしております。地方都市、全国の中心市街地、都心部商店街が空洞化しているとうことで、久留米市も西鉄から六ツ門までの商店街、空き店舗が20%に達するという大変厳しい状況になってきております。これをなんとか再生したいということで、現在、中心市街地活性化基本計画を策定中でありまして、まちづくり三法が改正され、ようやく私どもが主張しておりました郊外型大型店を国が規制するという方向に転じておりまして、そして街なかを再生するというふうに、ちょっと遅かったのではないかと私は思っているのですが、まあしかしこの基本計画を市と会議所を中心とする民間とで今一生懸命練っておりまして、できれば今年度中に申請して来年度早々には認定していただくという取り組みを今やっております。この街なかは、商業機能だけではなく居住とか教育とか福祉とかそういうものを折りませながら活性化を図っていく、そして西鉄久留米と花畑駅、今度高架しておりますが、それからJR久留米駅、この3つの駅のトライアングル、3角形で結ばれた約220ha、ここをまさに久留米の中心市街地、あるいは広域的な佐賀東部を含む中心市街地として再生することが非常に重要だと思っております。そしてそこを中心として潤いのある、石橋美術館もありますし、寺町もある、先ほど言いました水天宮、篠山城、坂本繁二郎生家とこのようなものをネットワーク化して本当に素晴らしい都心部を再生できたらと考えています。ここに英知を集めよとおっしゃっていただいておりますので、大変ありがたいことだと思っておりますので、ぜひ皆さんからも色々なご提言をいただいて都心部を再生したいと思っております。私は3点申し上げましたけど、その他の点も3市1町連携しながら取り組めるところが大変多いということでもありますので最終的にはグランドデザインを描きながら、あるいは都市計画まで踏み込んでいく、そして最終的には州都を目指すということで力をあわせていきたいと思っております。以上でございます。

【コーディネーター：大森総局長】

どうもありがとうございました。それでは引き続きまして牟田鳥栖市長をお願いします。

【牟田鳥栖市長】

私の方から大体3つぐらいに絞って話をしたいと思いますが、まず今後の地方自治というのもそれぞれの市町村単位では限界がきたとそういうふうには基本的には思っています。これは戦後60年、明治以降100年過ぎたわけですけども、ひとつの転換期、あるいは周期と申しますか、よく60周年周期とか言われますけれども戦後からも60年過ぎたということで大きな節目にきているという認識を持っております。そういう意味で平成元年からクロスロード協議会はこの3市1町で形成し色々な議論を重ねてきたわけです。先ほど久留米市長からもお話がありましたようにこの3市1町で将来州都を目指そうという提言をまとめるに至ったというそういう流れができてきたことは、私は先ほど申しましたように今後の地方自治体のあり方としては、一歩なのか半歩なのか評価は分かりますけれども、他に先んじたひとつの流れではないかと基本的には思っております。同時に3市1町のみならず、佐賀県の前知事の井本知事の時、第1福祉圏構想というものを発表した経緯がございます。150万ぐらいの人口の圏域をひとつの大きな括りにして、地域づくりをしようという構想ができました。そういう第1福祉圏構想からみますとちょうどこの3市1町がその中核、中心地点にあたるわけです。そういった意味からも今後の広域行政、これは嶋田先生からのご提言にもあっていますけれども、広域行政というなかで私はそういった将来を展望したときも、中核的な中心的な役割をこの3市1町が果たすことができるのではないかと思っております。新幹線の問題も、久留米駅と鳥栖駅と新鳥栖駅とあるわけですけども、久留米駅は先ほどお話がございましたが、私が思いますのは、中九州、九州の中心ですね、150万都市圏の中核駅が久留米駅だと思っております。新鳥栖駅というのはジャンクションと一番近い距離にあります。高速道路体系との結節点にあるわけですから、新鳥栖駅を中心にした人の流れ、そういうものをつくりだしていくということ。そして広く九州全土にはですね観光なり、観光の中でも一般の方、修学旅行の方そしてまたレンタカーを利用した観光またビジネス、そういうような方々が新鳥栖駅を利用してもらおう。それぞれ博多駅と新鳥栖駅と久留米駅というのは3つ一体的な考え方を持って、役割と機能分担をすべきだとこのように思っております。だから久留米市がおつくりになるような駅は鳥栖が作るべきでもないでしょうし、作る必要もないと思います。先ほど申しましたように九州全土に機能するような、高速道路との結節する駅だと、その交通体系の利便性を活用した、そういう駅にすることが鳥栖駅の個性でもあろうと思えます。そういった意味でミニ博多という構想は鳥栖は考えるべきではないとこのように思っております。いずれにしても、この地域に2つの新幹線の駅ができるわけですから、それぞれ役割、機能分担をしていってこの3市1町の発展のためにも寄与するようにしていかなければならないと思っております。

それからサガン鳥栖のこともいつていただきました。今年は4位になりましたけれども、5位内を期待しておりました。当初オープンの際は、私が申ししたのは5位内にはぜひ入ってほしいという、それはその当時の率直な気持ちでは本当はその可能性には疑問を持っておりましたけれども、そういう願いを込めて申し上げました。結果的には4位になった。このサガン鳥栖も先ほどお話がありましたけれども、この3市1町のひとつの起爆剤になると申しますか3市1町の

中で支援体制あるいは応援体制をつくってもらって、そしてこれが鳥栖のみならずこの地域のひとつのシンボリックなあるいは色んな面で活用してもらえば大変ありがたいと思っておりますので、これはまた後ほどお話を申し上げてご理解をいただきたいと思っております。

それから最初に江藤市長から医療福祉都市のお話をいただきましたけれども、医療面でも久留米市にお世話になっております。3つの高度医療をする機関にお世話になっておりまして、今後とも小児の救急体制につきましてもいわゆる医療圏の中に取り入れてもらって具体的に医療に、特に小児医療についてはそう思います。裏返しのことになりますけれども、久留米市さんもそうだと聞いておりますが、佐賀県の中で医療費が一番高いのは、鳥栖市でございます。それは、私もよく言うのですが、見方を変えれば鳥栖地域の方は幸せだなと、医療費は高いのですけれども医療機関が非常に充実しているということ。高度医療まで充実しているということ。そういうことで色んな医療科目の病院がある。町のお医者さんもあれば高度の医療機関もある。そういうことが医療費を押し上げている原因ではなかろうかと思いますが、それは地域の住民にとってはありがたいことですので、今後医療費をどうするのかということは別の視点でよく検討しなければならないと思っております。しかしながら、やっぱり3市1町健康福祉の先進都市を目指すということは私も変わりありません。そしてまた、先ほど話がありましたけれども、この地域が将来道州制の州都を目指すということは、広域連合をしていってまちづくり、都市計画そういうものを一体的にしていってそして本当にこの地域がそれぞれ3市1町の立場ありますけれども、県の違いもあります。そういうところを乗り越えて広域連合という現実的に可能なひとつの行政組織をつくりあげていくということが、相当のハードルがあると思っておりますが、議会の皆様方、市民の皆様方のご理解を得てこの問題の課題に取り組んでいきたいとこのように思っております。グランドデザインを描いてそういった3市1町が一体的な絵姿をみる。そのような夢と希望の持てる地域だと思っておりますのでさらに努力をしていきたいと思っております。以上私からの発言いたします。

【コーディネーター：大森総局長】

どうもありがとうございました。それでは平安小郡市長をお願いします。

【平安小郡市長】

小郡市長の平安正知でございます。皆さん方のお手元に都市未来委員会からの提言5つございます。この中の提言4の新幹線は残念ながら小郡市に駅はございませんので、これ以外の分について、コメントとか思いを話させていただきます。

まず、健康福祉の先進都市を目指せというところですが、健康生きがい都市の創造に向け小郡市は誇るべき施設がございます。平成16年7月に開館した市民の健康増進と福祉の向上を図るための拠点施設「あすてらす」を活用した事業であります。健康で自立した日常生活を送りたい。こうしたことは高齢者の誰もが望んでいることであります。そのために健康に必要な3要素「食べること」「運動すること」また「心身ともにリフレッシュしていく休養」。この3つを正しい知識を得、実践を行うための教室があります。さきがけ健康教室というものであります。この指導、プログラミングの開発を行っていただいているのが、NPO法人あすてらすヘルスプロモーションというものでありまして、これは全国的にも珍しく、地元の医師会、どんどん健康にな

れば医師会の方々収入が減るかと思いますが、歯科医師会、産学官連携でいえば九州大学のグループ、そして地元のスイミングスクール等によって構成されておりまして、専門的な知識そして実践経験が必要な科学的なプログラムの開発を依頼しまして、高齢化に伴います体力の低下を防ぐための筋力トレーニングを主に、水の中でやっていく水中トレーニングコースと、陸の上を中心とした陸上コースという2つのメニューを実施致しております。小郡市は小学校区8つあるのですが、それを16年度から1校区ずつ進めていきまして、今年で3校区目、これをすべての市内に広げることによりまして健康なお年寄りになる術の普及を図ってまいりたいというふうに感じておるところであります。そうした身体の健康にも加えまして、頭健康と申しまししょうか、認知症予防のための脳健康教室等も行い始めました。こうした本市の健康づくり事業は先進的な取り組みとして全国各地から色んな視察が来られておりまして、今年は韓国からもそうした視察が来たわけですが、そうしたノウハウを広域的に広げ、一方で高度医療都市である久留米市との連携を深めることにより、今回の住民意識調査の中で最も高い期待度を示しています「保健・福祉・医療サービスの共同実施」に寄与するような具体的な政策を今後連携によって考えていくことができるのではないかと感じています。

次に提言2の景観基調・共同で広域計画を、といったところではありますが、小郡市を一層魅力的なまちにしたい、そういった意味で昨年市民アンケートを行いました。そして今後どのような施策に力を入れていくべきかというような問い、一応40項目ぐらいありましてそれを選んでいただいたわけですが、一番目は、新興住宅地に空き巣とかが増えていくと聞きますが、防犯体制の強化をしてほしいということ。2位は交通安全のための対策をとってほしい。そして3位は下水道等の排水対策をしてほしい。4番目は生活道路を改善してほしい。そういうのに続きまして40項目中6位に入っていたのが、緑や河川などの自然の保全が入っていたわけでありまして。市民の方々が生活していく上で安全性を高めてほしい、利便性のあるまちにしてほしいというのは当然上位にくることは予想されるわけでありまして、その中で緑や河川を大事にしてほしい、保全してほしい、これはかなりの高い位置ではないかと考えています。そして以前から小郡に住んでおられる方は、自然に誇りを持っている方が多いというのは当然でありまして、新しく移り住んできた人、小郡を終の棲家にと居を構えた方は、その交通の利便性に加えて自然環境が恵まれている、そこに魅力を感じて移り住んだという人が非常に多いところでありまして。小郡の郷土料理、鴨がございましてその鴨を育んだ多くの溜池、また市の中央部をゆったりと流れる宝満川、その左岸地方には豊かな田園地帯が広がっておりまして、その景観は自然の恵みを感じさせてくれます。また北東を望めばその田園地帯の先に唯一の里山130メートルであります。花立山がそびえておりまして、また南に目を向けてみれば田園地帯のその先にまるで水墨画に浮かびますように耳納連山の山々が連なっています。小郡のシンボル宝満川は、大河筑後川に注ぎまして、これら一体の風景は現代人の癒しの空間であり、日本人としての精神のよりどころともいえる自然空間だといえます。筑後田園都市推進評議会というものがございまして、ここでは景観のルールづくりの一環として筑後景観憲章が策定されまして、故郷のこのような素晴らしい風景を守りつくりたいこうとする取り組みを始めております。しかし、お隣の鳥栖市、基山町との景観に関する協議は行われておりませんので、筑後景観憲章でのまちづくりについてまず情報交換等から始

めみるのはよいのではないかと思います。

次に提言3の広域連合で行政連携を推進していきたいというところではありますが、現在県境を越えて広域行政を行っている例がありまして、私ども小郡市とお隣の基山町さんと筑紫野市とでごみ処理施設宝満環境センターというのを運営しております。また、基山町さんは公共下水道を小郡市の公共下水道に接続しまして平成13年度より供用開始しております。一般的にはこれまでは、公共施設は自治体間で競うように建設されてきました。しかし、現在のこの三位一体改革を伴う現下の厳しい財政状況のもと、そうしたことはこれからはなかなかできなくなった。広域的に活用できるものは連携しながら取り組んでいかなければならないと思います。鳥栖市にはサガン鳥栖のホームスタジアムであります第1級の本当に素晴らしい鳥栖スタジアムがございます。ここで小郡市のサッカーをされる方も大変喜んでされていることと思います。小郡市にも誇れるこういったスポーツ施設がございまして運動公園の中に公認トラックレースができる陸上競技場もありますし、また小郡市の野球場ここはウエスタンリーグ、ソフトバンクの選手が試合を行うわけですが各地転戦するなかで小郡市の野球場が一番良かったと言ったとか言わないとか、いや言ったらしいのですが。去年は川崎ムネリン選手が小郡の野球場で自主トレをしてくれたし、昨年高校野球の県大会、甲子園へ向けての決勝トーナメントも行われました。近隣の市町村が数多く使われています。逆に小郡市には市民の方々がよく言われていますが、公営の市民プールがないと、そのため市民の方には補助券をだしまして、鳥栖市や久留米市さんのプールを利用させてもらっています。また、小郡市にはアリーナ付きの体育館というか、そういう立派なジムを伴った体育館がないわけですし、これはまた小郡市出身の西武ライオンズの帆足投手が小郡で簡単な自主トレをやる時に体力を鍛えるジムがないということだったのですが、そこでは基山町の立派なジムを紹介させていただきまして、聞くところによるとあそのジムはヨーロッパ製か何かで非常に最先端で、一度壊れると部品を取り寄せるのが大変だとかいうそうしたスポーツの施設も相互利用させていただいております。他にもクロスロード協議会の中に地域の安全情報ネットワーク研究部会を設置しまして、災害時に対応できる行政システムの構築を地域住民への情報伝達システムとして研究中であります。今このクロスロード地域にどのような課題があるのか、またそれをクリアする方法としてどのような手段がいいのかと目的を明確にしながら、広域連合の先にどのような地域の将来像を描いていくのかということ是非常に重要で、広域的つながりをどう持つのかというのは、皆さま住民の方々と広くしっかり議論していく必要があると感じています。

次に提言5の久留米市の都心再生へ協調していこうということですが、今回の住民意識調査の中で、小郡市民の方に「出かけると思ったらどこに行きますか」という問いに一番高い割合だったのが、久留米市がトップでございまして83%でした。次が福岡市の76%で、7%の差ですが時間的距離を考えますと、例えば西鉄の急行に乗ると久留米まで8分でいきます。福岡は大体30分ぐらいかかります。4倍ぐらいの差があるわけです。車で高速で乗っていけば恐らく3、4倍ぐらいの差かもしれませんが、下の道を通っていくともっと倍率が高くなってくる。その割には拮抗しているんじゃないかなと思うのですが、一昔前まではもっとその差が開いていたのではないかと、久留米の方へでかけるという人の割合が多かったのではないかと思うわけです。久留米市の都心再生によりまして、中心部にはもっと強い求心力が甦れば、この地域全体の発展につ

なると私も同感でございます。今回提言の中で田村先生が提言をされました超低床路面電車LR TがJR久留米新幹線駅とJR久留米の新しい駅と西鉄久留米駅まで導入された場合、小郡から西鉄で西鉄久留米まで行きます。そして西鉄久留米駅からそのLR TでJR久留米に行けます。そしてJRを使って鳥栖へ行って鳥栖から基山へ行くことができまして、基山から甘木鉄道で西鉄小郡駅に戻ることができる。つまりぐるっと各都市をつなぐ環状線ができあがることであります。またこのような鉄道とともに各都市を結ぶ幹線道路整備を重点化して行う必要があると感じています。小郡も今そうした3つの各都市につなぐ幹線道路を重点化して整備を致しているところでありまして、久留米へのラインとしては、県道原田駅東福童線の未整備区間、宝満川右岸堤防道路を整備して久留米に一举につなぐ。あるいは鳥栖へのラインとしては県道鳥栖朝倉線のバイパス整備、基山へのラインとしては県道本郷基山線をつないでおります。こうした鉄道や道路の整備を行っていくことで人やものをスムーズに移動させることができる。そうしたら地域がむしろ時間的距離としては小さくなってくる。都心回帰とともにこの地域が一体化として発展していく可能性、より伸びていくのではないかと思っています。以上でございます。

【コーディネーター：大森総局長】

どうもありがとうございました。色々、様々な分野の連携が大事だというお話であったかと思えます。それでは最後に小森基山町長からよろしく申し上げます。

【小森基山町長】

基山町長小森でございます。私の方からは3市と比べまして一番小さな町、それから一番福岡に近いということ、そしてもうひとつは決まっていますしんがりを務めさせていただくというような、まあこの3つの基山町としまして思いを述べさせていただきます。3提言について申し上げます。その前にこのクロスロード協議会、平成元年ですから16、17年なるわけでしょうけれども本当に色々交流させていただいておるといふようなこと。それからまたこのところ道州制について色々3市の中に交じりまして勉強させていただいたということ。これも非常に私どもとしてはありがたいといふか勉強になったなと感じておりますし、また、それもひとつのまとめた今回の西日本新聞社さんの創立130周年記念事業の一環ということで都市未来委員会ということでのご提言をいただき、その前にわざわざ基山町へもおいでいただいて私もヒアリングを受けまして色々申し上げましたし、色んなお話も聞かせていただいた。非常に勉強になったなと、本当にこの一連の取り組みは意義あるクロスロード協議会だなと感じ、まずお礼を申し上げさせていただきたいというふうに思います。

ところで私の方からは、まずひとつは先進健康福祉生きがい都市の創造ということでのご提言でございますけれども、私どもとしてもこれは必要だなとかねがね実感しております。特に基山町と致しましては、何か町の魅力といひますか小さいながらも魅力をつくっていかねばならないという中で健康、福祉加えていふならば子育てその辺については非常に気にしているところでして、何とか町としてまた周辺の都市さんとも一緒になって進める方法がないかなとかねがね思っております。基山町におきましても基本健診とかガンの検診とか乳幼児健診など当然よそでもなさっていると思っておりますけど行っております。そして今年からそれを一般的に呼びかけるだけではなく、個人個人の完全予約制というのを実施を致しました。試行したわけですが、かな

り受診率が上がったということもございます。これはやはりひとりひとりに健康に対する意識を喚起する、呼びかけていくということができたからだと思います。2万人ぐらいですからその辺を周知徹底すれば、もっともっと受診率も上がっていくのではないかと小さい町としてのやれることといたしますかこれは良かったのかなと思っております。もちろん受診いただく時間の短縮などの効果もございますけれども、何はともあれそういう意識をもってもらうということはこれから先大事なことだろうと思います。基山町におきましても医療費は鳥栖市さんの次に高いということになっておりますから、この辺のところはしっかり気をつけていかなければいけないと思っております。そういうことで、個別の支援プログラムとかあるいはヘルスアップ事業、こういうことも行っております。高齢者の運動とか成人病、糖尿病の指導とかいうようなことをこまめにこれからもやっていって医療費を抑えるといいますかそっちの方向に持っていかないと財政的にもなかなか厳しくなると考えております。こういう面におきましても周りの市さんとも色々と勉強させていただいてお世話になるところもあろうと思っておりますけれども、そういうことで進めていきたいと思っております。それとクロスロードのスポレク祭、これまで今まで色んなことがございまして参加できなかったのですが、今度いよいよ基山町におみえになるということで、私も万全を期しまして他のやつは断ってはじめて参加を致しましたけれども、これも健康づくりにもそうですし、3市1町の輪ができるということでも有効な交流だなと感じたわけでございます。

それから次の景観でございますけれども、景観延いては観光、これは基山町も大事にしていかなければいかんという思いでございます。今回第4次の総合計画を策定致しました。都市計画マスタープランも計画したわけですが、そこで住民の皆さんのご意見をということでワークショップ方式を取り入れまして、色々と住民の皆さんの意見を聞いたわけですが、やはりその中で一番多かったのは基山町の魅力とこれから先の方向性としては、やはり都市部への利便性これは既にあるものでございますし、それにプラス今の自然環境をしっかり残してこの利便性と自然の共生をしていくべきだというようなことでございました。それからまた、先ほど小郡市長さんもおっしゃいましたけれども、町内に転居してみえる方また出て行かれる方にもアンケートを行っております、そこで基山町はどんな街ですかというような尋ね方をするとやはり「自然が多くてよかったな」とそれが目的であるというような方、特によそから来た子供達に聞きますと、本当に基山町には自然が多いというようなことを言ってくれます。そういうことでこれは大事に守っていかなければいかんということをおもっております。特に基山町のシンボルでございます基山（きざん）でございますけれども、これは今から1300、1400年ぐらい前ですかね600年代に大宰府を守るために築かれた城だということでございます。歴史に残る一番古い山城として築かれているということでございます。せっかくこういう歴史に貴重な資産をもっておりますのでこれを何とかして生かして、と言いましても今用地買収を致しましてかなりの部分80%ぐらいは町有地化しておりますけれども後も町有地化致しまして整備を図っていくという。そしてその周回コースといいますか基山、それから大興善寺、あの辺を周回できるような観光ウォーキングコースを作っていきたいと、先日もJRウォーキングというのがありまして、そこで新たに基山、古屋敷というところから大興善寺というコースを新たに設けましたらかなりの人数そこに行かれました。かなりハードなコースではあるのですが、都会からといいますか特に福岡から多

かったようでございますけれども、そういうのも魅力なんだと自信をもったわけでございます。それから環境、自然といいますと片方では非常に困っているような課題もございます。というのは産廃あるいは環境破壊といいますかそういうことが便利であるがゆえに捨てやすい、持ってきやすいということでしょうし、山を持っているから捨てられるんだというような非常に困った部分もございます。これも実を申しますと福岡県側のお話なんでございますけれども、それが基山にも入ってきておると、それが地下水の心配もしないといけないということでこれは福岡県にも申し入れしましたけれども、佐賀県にも申し入れをするということでございます。その辺をしっかりとこれから県を越えての広域での条例制定をお願いしたいと思っています。

3番目は久留米市の都市再生ということでございますけれども、これは基山町にとりましても大事なことだと思います。福岡に近いと言っておりますが、もっと近いのは久留米でございます。こちらから久留米、鳥栖がしっかりと母都市として発展していただければ、基山町も当然その恩恵を得られると期待しております。どうかその辺の広域での連携もお願いさせていただきます。以上でございます。

【コーディネーター：大森総局長】

どうもありがとうございました。意図的に基山を最後にもってきたわけではありませんので、次の機会があればぜひ最初に登場していただきたいと思います。それでは矢田先生の方から少しテーマを絞られながらお尋ねなりをしていただきたいと思います。矢田先生いかがでしょうか。

【アドバイザー：矢田先生】

我々委員会発足してから、3市1町市町長さん含めましてヒアリング致しました。大変地元詳しい方もおりますし、ほとんど馴染みがなかった委員もございます。また色んな地域づくりに一生懸命やってある市民の団体あるいは個人の方ともお話する機会がありました。短期間で色んな形で提案を致しましてできるだけ勉強したつもりですけれども、必ずしも十分掌握した上での提言かどうかというところは不安でございます。今の4方の話を聞きまして連携はもっともっと深いんだなというところをある面では感じております。いわゆる景観条例の話とか産廃の話とかもっともっと課題があり進めていかななくてはならないというところが入っています。で、ひとつは、色んな連携、体育施設の連携も進んでいるということでも感激しましたけれども、景観条例を共有化していったり産廃条例をどうするかという形でいくつか課題がでておりますが、先ほど鳥栖市長さんが出されたそれも含めてランドデザインを作るという話がどこまで具体的な考え方なのかですね。恐らくいろんな課題がございますし、大きなランドデザイン、法的にどうかというところもございますけれども、その辺のところの展望をお聞かせ願いたい。それから議論していてもうひとつわからないのは新幹線なんですね、もう2011年開通で駅も決まっておりますが、これと地域、言ってみれば10分で福岡に行くというのですが、もうJRの特急も十分ありますし、西鉄も大変整備されておまして、新幹線使って動くのかなというところもあります。博多から熊本まで新幹線に乗ると非常に時間効果があるけれども、鳥栖、久留米で市民の足で使うのかなと。それともというところになると、まあ政治的配慮もあって博多と熊本の間に鳥栖、久留米、大牟田までできる。これは一体何なんだろうかとこれを活用する戦略は何なんだろうかというのがもうひとつ見えない。確かに基山さんと小郡さんはちょっと関係ないみたいな言

葉がありましたけれども、しかしやはりいくつかの新幹線の駅、東海道線や上越新幹線の駅では、ほとんど人が降りない駅がけっこうあるんですね。一体それは何なのかという、今のうちから共同で活用方法が何なのかということ、我々一言でいえばついにわからなかったという、もう少し深められればなと思っております。この2点だけ私もわからないまま話をせざるを得なかったというか、そこからまた大森さんが選択いただいて提案していただければ結構ですが。

【コーディネーター：大森総局長】

今、矢田先生の方から共同のグランドデザインどう描いていくのかという点ともうひとつは新幹線の戦略、どう新幹線を活用していくのかいきたいのかですねその辺もう少しご提案がございましたらどなたでも結構ですが、どうでしょう久留米市長よろしいですか。

【江藤久留米市長】

まず第1点目のグランドデザインですが、都市未来委員会あるいはこういうシンポジウム、そして先生方の色んなご提言を含めて、これはグランドデザインを描く一歩だと私は理解しております。これまではこのクロスロード協議会というのは、ひとつひとつの事業を共同でやるということを中心に、交流を深めていこうということを中心にやっておりましたが、全体でこの地域をどうしていくかという論議までは実は踏み込みをしていなかったということ。今回の西日本新聞社さんのご協力の中でこういう論議ができていくということですから、これからグランドデザインをどう描いていくのかということはこのクロスロード協議会の中でしっかりと協議していきたいと思っております。それが都市計画まで一挙にいくのかどうかですね、これは両県跨っておりましてなかなかその壁も非常に大きいということもございます。そういう中で私どもは現実的にやれることからやっけていこうということ、ひとつは先ほど小郡市長からも申されましたように広域幹線道路を連携していこうということで、鳥栖市長さんと連携しながら小郡市長さんのご協力もいただきながら、ようやく3号線の拡幅、バイパスが具体化の一歩を踏み出しました。やはりこの一体化の中で、高速道路は確かにあります。ジャンクションあるいはインターチェンジもあります。新幹線の駅とか公共交通機関ありますが、道路そのものが寸断されている連結されていないというようなことでは中々一体性も難しい。やはりそれを連結していくことが重要だということで、ひとつは3号線の関係、基山までは福岡から4車線ができていますが、鳥栖から久留米はほとんど片側1車線、そういう状況では一体性どころの話ではないということで、取り組んでまいりまして、ようやく鳥栖からの拡幅と、それから久留米インターからのバイパスの計画が具体化してまいりました。これは両県と国ですね、国の方も福岡国道事務所さん九州地方整備局と一体となって取り組んでそういう形ができてきた。これが県境がなくてひとつであれば、もっとスムーズに早くできたのではないかとと思っておりますが、そういう取り組みを積み重ねながら一体性を図っていくことが大事だと思っております。

それから新幹線の問題につきましては、まあ確かに今までなかなか論議をしておりませんでした。鳥栖市さんの情報を私どもなかなかあまり承知していなかった。今後はどう役割分担、機能分担していくのかということを含めてどう活用していくのかをやはりこれからスピーディに、あと4年ぐらいで全線開通ですからそういう取り組みをしっかりとやらないといけないと思っております。できるからには、できるわけですからこれをしっかりと活用するという定住人口を増やすと

か生活の利便性とかあるいはビジネス、観光、企業誘致とかに役立つようにこれから取り組んでいかなければいけないと思っております。

【コーディネーター：大森総局長】

同じことでどうでしょうか、鳥栖市長。

【牟田鳥栖市長】

ランドデザインの基本的な流れは、実現には色々まだ紆余曲折ありますけれども、やはり道州制の時代を展望するときやはり州都と、そういうことを3市1町の首長間で意見の一致もみっておりますし、また我々九州市長会の中でも10年後を目途に道州制の導入をすべきだという提言もまとめているところがございます。ですからひとつの考え方として州都というものを目指していく中で、どのようなデザインを描いてそれをまちづくりの中に生かすか、具体的には都市計画ということになっていくと思うんですけども、その辺の3市1町のコンセンサスを得ることがまず必要であろうとそうように思っております。今朝の新聞だったと思いますが、福岡市が天神と博多駅とを2つの核にして、まちづくりを今後考えたいということが載っておったわけです。その延長線は、まさに両方の交通、JR、西鉄の駅はまた久留米で交わるわけです。その中に西鉄沿線には小郡市さんがあるし、JRには基山町さんと私ども鳥栖市があってそして久留米にいくと。久留米市は両方の鉄道の交通体系があるわけですから、福岡が天神とJRの駅周辺を2の核とするとすれば、その延長線上にこの3市1町があると。そしてまた、福岡の2つの核とこのクロスロード地域がトライアングルの力をだしていくということも、そういうことも今後ランドデザインの中に取り入れて検討すべき課題じゃないかと私はそう思います。

それから新幹線の問題は、新鳥栖駅は先ほど申しましたようにジャンクションとの一番近い距離にあるわけですし、またその機能を十分生かした形、鉄道と道路とそれが一体的に九州内を有機的に動いていくと、そういうような活用をしていく。そういうのが私は鳥栖駅の大きな役割であり特徴であると個性的な駅になると思います。もうひとつは、いわゆる長崎県の西九州ルートで色々問題になって話題になっておりますけれども、これも新鳥栖駅をつくったということは、西九州ルートのこの長崎ルート、これをなんとしても国策として実現する。あるいは九州一体として実現してきて、西九州の発展を図っていくと、そういう分岐駅だとその役割が新鳥栖駅にはあるわけです。ですからその点を機能的に生かしていく。当然ながら長崎から鹿児島へ行く人は新鳥栖駅から乗り換えをされるわけですからそういうような方々、あるいは恐らくレールスター8両編成の列車が1時間に1本ぐらいいは鹿児島・新大阪間を走っていくことが言われております。そういうことになると、そういった新幹線の機能を生かして関西からの客を九州全土に運ぶということの役割は博多駅よりも新鳥栖駅の方が機能的だしスピーディにいけるのではないかとそう思います。そういうことをひとつ新鳥栖駅の特徴にしたい。そうすべきだと思っております。先ほど申しましたように、久留米駅は中九州といえますか中部九州といえますかこの圏内の拠点駅にしていくと、そして鳥栖と久留米の新幹線の駅を機能的にしていく。矢田先生から通過駅になるのではないかとのご心配をいただきましたが、私どももそうならないといけないし、そうならないためにも3市1町十分2つの駅の活用を考えていかなければならないというふうに思っております。以上です。

【コーディネーター：大森総局長】

ちょっと順番になるかもしれませんが、小郡市長何かございましたら。

【平安小郡市長】

まずランドデザインということなんですけれども、先ほど都市の連携のひとつの例としてスポーツ施設の相互利用とかいうふうに話させていただきました。この3市1町の一体的なこの地域を広域行政でみた場合に、今後どんな行政サービスを一緒にやったらいいのか、そうした課題についてやはり具体的に考えていく必要があると思います。先ほど久留米市長が言われたようにもちろん幹線道路とかそういった部分は違う自治体同士でつなぎ合わせて一体的な効率の良い道路整備等も行っていくのも当然であると思いますが、それと市とか町とかの役割分担を考えた場合、本音で言えばやはり自治体間競争ですからいい企業あれば自分のところにきてほしいと思うし、そうした役割分担等を考えていく場合は、将来的にはひとつになるとか合併を見据えてとかそういったことを考えた場合のランドデザインもいいのかなど感じるわけです。そういった意味においては、やはり道州制だ州都だということの話につながっていく時に、究極の夢とか理想を持ちながらそんなランドデザインをしっかりと描いていく必要があるのではないかと思います。

それと新幹線についてなんですけれども、矢田先生の先ほどの遠心力と求心力というお話がありました。やはり新幹線とか交通の利便性は諸刃の剣と一緒に、ひとつ遠心力が働けばそこから一挙に人も物も、まあ物はいいでしょうけれども、人が拡散していく。逆に求心力を伴えば多くのところから人がやってくる。新幹線駅というのは恐らくこの地域から福岡都市圏とかに通勤する人達はあまり想定されていないんじゃないか、仮に速さが3分の1になったからといって料金が同じならいいんですけれども、倍も払ってそうしたのを常に通勤形態にする人はごく一部だろうと。恐らく新幹線をつかっていくには3時間の壁というか、色んな空港をつかわずに3時間内でいける距離がその分広がるわけですから、一部のビジネス客が中心になるわけで、もちろんそういった方にとっては地域の利便性は高まるわけだけれども、一番やはり求心力として新幹線を利用するためには、やはり求心力たるものがこの地域になくてはいけない。そうしたことを考えるとやはり州都であるとかもちろん観光とか色んなところあると思いますが、一応究極的な目的はそんなところにくるのかなと感じます。

【コーディネーター：大森総局長】

また、最後になりましたけれども、何か一言ございましたら。

【小森基山市長】

失礼なことを申しましてすみませんでした。あの、そうですねランドデザインというと広域的なランドデザインということでもございましょうから、今、平安市長がおっしゃいましたようにその特色、役割、これをまずやはり見ること。これにつきましては先ほど申しましたように一連の取り組み、これが本当に意義があった。私どもは私どもなりの特色なり、もし如何ようになっても役割があるんだなという感じが致しました。ただ、そこに至るまでには少し具体化といえますか色んなまだ取り組みがあるのではないかなという気も致しております。今、人事交流等もやって参加致しておりますけれども、それとかもう少し図書館も突っ込んで貸し借りだけじゃ

なくそこにいけるようなシステムも考えていきたいなと、いただきたいなという気が致しております。

それから新幹線は、正直基山町が直接どうということじゃないと思います。ただ、やはり今まで博多駅から乗っておったのが鳥栖に停まれば鳥栖で乗ります。そういうことだろうと思いますし、それともうひとつは、今おっしゃったように州都としてのということになれば、これは非常な武器というか活用ということにはなろうかと思っております。

【コーディネーター：大森総局長】

ありがとうございました。ひとつこのクロスロード協議会の合言葉が、キーワードが州都を目指すということだと思います。その州都、将来そういうことの動きを見据えた上で、今回この提言どういったところがその州都を目指す上での参考になるのかですね。こういったところを生かしていきたいというのがございましたら一言ずつおっしゃっていただきたいなと思います。では、基山町長からよろしいですか。

【小森基山町長】

そうですね、今回の提言、各委員さんからの提言なんですけれども、これはどれをとってもまさにこれから先の道州制に向けての州都に向けての役立つ提言だと、どれをとってもそうだと思います。

【コーディネーター：大森総局長】

小郡市長いかがでしょうか。

【平安小郡市長】

州都ということなんですが、地方分権が進めば大規模な組織そのものが中央に必要ななくなるんじゃないかと思えます。同じように州都の機能もこれからこれにあわせて基礎的自治体である各市が大きくなってくれば、それほど大きな建築群を建設しなくてもよくなるんじゃないか。大事なのは、交通の利便性と緑を残して環境共生型であるということ。自然と共生した緑や水をいかに取り組んで快適都市空間をつくれるかということじゃないかと思えます。そういった意味じゃこの提言にもある景観基調であるとか我々のこの地域の利便性を一挙につなぐことは非常に力になると思えます。それと道州制になった時に今まで各県がそれぞれ自分の主張をしてきました例えば空港ひとつとってみれば、福岡県は新宮沖につくりたい、あるいは熊本もつくりたい長崎もつくりたい自分のところという話になってきてたんですが、九州がひとつになった場合、私はこのクロスロード地域を仮に州都とした場合、30分圏内で福岡空港も佐賀空港も行けるわけですが、それを例えば将来的に高速リニアで佐賀空港と福岡空港を結んだ真ん中にこの3市1町があると。そうした時に福岡は都市圏、街なかにあって、これは日本全体に行くところの空港であると。そしてハブ空港がやはりアジアを見据えた九州が発展するためには必要になってくる。あの佐賀空港は海沿いにありますからもっと大きく拡大することによって、24時間ハブ空港となって世界から人を呼び込むこともできるだろうし、貨物がこれからどんどん増えてくると思いますが、24時間体制で物を扱うことができるそうした可能性がある空港だと思います。そんな佐賀空港と福岡空港を目指す。そうした大きな九州のグランドデザインなんかも我々このクロスロード地域から色んな発信を、先生方の色んな専門分野の方のお知恵を借りながらやってい

くことによってもっと先んじることができるのではないかというふうに感じます。

【コーディネーター：大森総局長】

ありがとうございました。鳥栖市長はいかがですか。

【牟田鳥栖市長】

道州制の州都のことですが、先般福岡で日韓サミットという会合に参加して、ディスカッションをお聞きしました。その中で発言があっておりましたのが、韓国では済州島を特別区にして、いわゆる東アジアの韓国の国としての拠点としてまちづくりをして将来に渡ってこの東アジアの核都市にしたいと、それは韓国をあげてそういうような取り組みをしているというようなお話も聞きました。そういうのを聞きますと、大変日本の道州制は遅れておるとスピードが遅いというような指摘もございました。やっぱりまさに国際化していくそういう中で、特にアジアの時代といわれる今日、相当スピードを上げて道州制というものを実現していかなければならない。そうなった時のやはり州都ということを私ども意識して、そしてそのことに1歩でも2歩でも前進をするように、この3市1町が本当に州都を目指すそういった地域になれるかなれないかというのは、私は当面の可能性はある、実現可能な広域連合というそういうような実組織を作り上げて、事務組合的なものよりもっと突っ込んだ広域連合を通じてランドデザインも併せて作り上げていくというか、そういうようなことになれば、必ず州都というものがこの地域にくる可能性は十分あると。ですからこの3市1町が核になってそういうような自治組織を作り上げていく、そして3市1町ほんとに手をつないで心をつないで取り組んでいけば、私は州都自体は明るい展望があるとそのように思っております。

【コーディネーター：大森総局長】

よろしいですか久留米市長。

【江藤久留米市長】

私は6つの提言をいただいて、これは大変勉強になるし参考になると思いますが、矢田先生が西日本新聞に4段階の戦略ということで提言されておられますのが、大変私としては非常にこういう方向がいいんじゃないかと私自身も思っております。最大の求心力ということで位置づけていただいております筑後川とか宝満川、要するに水がこのエリアにはあるということ。福岡にはないわけですね。この筑後川から福岡都市圏の生活用水の3分の1は、この筑後川からいっているということがございます。熊本は地下水ですね、地下水は最近汚染されてきていると、よそのことを悪く言うわけにはいきませんが、まあそういう水があると、それからまた自然がある。高速交通体系のジャンクションがあり、あるいは新幹線があるのと同時に自然がある。そして食糧基地でもある。そういうことをやっぱりしっかり生かしていくと、まさに田園都市ですね田園文化都市ということをしっかり生かしていく、磨いていくということが大事だと思います。また、第2の求心力として位置づけていただいておりますやはり雇用の場を確保することが非常に重要だというように思っております。鳥栖の方でも大変頑張ってくださいありがとうございますし、久留米でもおかげさまで、昨日の西日本新聞ですかすっぱ抜かれておりますけれども、ダイハツさんが久留米の方に進出するという記事が載っておりますし、私どもとしては、それは大いに期待しているところでございますが、そういう形でこのエリア、こういう企業が立地して雇用が拡大するとい

うことは、久留米市民だけがこの誘致企業で働くわけではなくて、地域エリア全体の方がやはり雇用の場として活用できるわけですから、そういう取り組みをしっかりとやっていかないといけない。それから、バイオ産業を、今、メディカルバイオ産業あるいはアグリバイオ産業をしっかりと育成しようということでやっておりますが、そういうことも非常に大事じゃないかなというふうに思っております。福岡はサービス産業に特化して、農業はほとんどない。あるいは製造業も立地可能性はほとんどないということで前の山崎市長はですね、もう製造業は筑後地域、筑後川流域でお願いしたいという、そしてその製品を博多港から積み出していただければありがたいと一緒に企業誘致をやりたいところまでおっしゃっていただいたんですが、そういうことがやはり非常に大事ではないか。この地域の力を田園、自然を生かしながら力をつけていくという、それが最終的には、州都にふさわしいまちになるというふうに思っております。

【コーディネーター：大森総局長】

どうもありがとうございました。まだまだお尋ねしたいことあるんですけども、時間もきております。それでは最後に今日のこのシンポ、4人の首長さんの意見を踏まえてですね矢田先生の方から一言、総括を兼ねてと申しますかご感想の方をいただければと思います。

【アドバイザー：矢田先生】

大変有益な意見いただきましてありがとうございました。我々も大変勉強になりました。個別にお伺いすることも重要ですし、現地を歩くことも重要ですが、こういう形で相互討論ということであればもっと深まったんで大変ありがたく思っております。私が話しましたように結果的には福岡の巨大な膨張で、東にも延び、西にも延び、南にも住宅地が延びていっている。その最先端といいますか最前線としておそらく基山、小郡、鳥栖が入ってきたんだと思うんですが、今、急速にその膨張の波が後退してまして、都心再生でむしろ中央区にマンションができてそっちの方へ戻って行って、先ほど統計で示しましたように筑紫野、大宰府あたりは一挙に人口増加率が落ちてますが、その波が鳥栖、小郡では切れてないというのがこれは何なんだろうと。ある面では最前線のつもりだったのが久留米の集積、鳥栖の集積力にまた引きつけられて、そちらの恐らく商業集積、その他利便性等とくっついて事実上の生活圏として出来上がってきていると思っております。で、私は合併とか連携というのは何のためにやるのかということ、大変身近な自治がなくなるという側面が否定できないんですけども、今まで市民のための施設がワンセット主義といいますか、市町村で全部整えなくちゃいけないということが非常に過剰投資になって、稼働率が悪い体育館をつくったりあるいは文化会館つくったり。今回色々聞いてみますと、3市1町でもうできたものを活用しようよと相当程度の財政的な負担というのは軽減されながらひとつの生活圏として利便性は提供できると。規制緩和、共同利用ということをやることによって、非常にいい生活圏ができあがるなど。それから逆にまた壁があるための基盤、いわゆる道路の必ずしも車線が安定していないところの基盤整備も共同でそこを共通化していくと。これがおそらくクロスロード協議会の最大の功績だろうと思っておりますし、これが続いていくんだろうとうと思っております。

それからもうひとつは、生活圏なぜこの地域を選んだかという色んな聞きますとやっぱり住みよさという、住みよさはいっぱいありますんで、基本的にやっぱり景観であり自然でありという、これを今度やはり3市1町でどう共有化していくかという、それぞれが景観条例つくったりそれ

ぞれが色々努力しておりますが、知恵を出し合って一体化していけるということが重要なことかと思っております。我々議論をする中で、福岡都市圏の中で東、西色々ありますけれども、おそらく一級の住みよい住宅地が形成されているというようなことを言っています。それは、単に住宅が高級とか面積とかいうのじゃなくて、まちづくりを自らやろうという運動がかなり出始めてるし、かなり成果があがっている。これおそらくもうひとつは宗像だろうと思うんですが、単に住宅地が形成されて利便性提供するだけではなかなか住みよさとは思ってないんですが、自らまちをつくったり自ら健康運動をやったりですね自ら食住接近とか食ですね地産地消をやっていく運動が非常にハイレベルで動きは始めているので、私はこれは第1級の住みよいまちづくりの相当の方向性があると思っております。最終的には私は、今日でましたように新幹線をどう活用するかとかですね州都とかがスローガン倒れしないでどういうプロセスでやっていくかというのが、そこをターゲットにしながら共同のランドデザインを作っていくといえますか、作る過程でまだまだもれているところの共同化がプロセスの中でいっぱい出てくるんだろうと思うので、まあ州都が実現するかしないかは別にしまして、そういう方向性の中で色んな共同化して、1級のまちづくりができるのかなと思って大変私自身も、この前、行橋と北九州と苅田の新しい重工業地帯をどうつくるのかということディスカッション致しましたけれども、どんどんあそこは産業集積が伸び雇用が伸びていくんですが、トータル住みよい街というところがなかなか展望ができなかった。今回は必ずしも集積拠点ができていくわけでは、これからできそうですけれども、住民自ら、そして3市1町が一体となっていわゆる新しい公によるまちづくりの芽がかなり見えるので、大変私自身も勉強になりましたし、相当展望を持ってるんだと思います。今後注目しておりますのでよろしくお願い致します。

【コーディネーター：大森総局長】

どうもありがとうございました。もう時間がまいっておりますのでこれで本日の都市未来シンポジウム終わらせていただきたいと思います。会場の皆さんも長時間ご清聴いただきありがとうございました。それではこれで終わりとさせていただきます。

【司会：奈良崎課長】

皆さん、大変お疲れ様でございました。最後になりますけれども、本日大変お忙しい中お越しいただきました矢田先生へ感謝を込めて、もう一度、会場の皆さま拍手をお願い致します。それでは以上を持ちまして、筑後川流域クロスロード協議会、西日本新聞社共催によります都市未来シンポジウムを終了いたします。長時間のご清聴、誠にありがとうございました。