

【対談】

北九州市の成長戦略を考える － AGI 新旧理事長に聞く －

対談者：アジア成長研究所前理事長・顧問／前北九州市長 末吉 興一
同新理事長・所長／大阪大学名誉教授 八田 達夫
聞き手：同特任協力研究員／元毎日新聞編集委員 橋山 義博

要旨

今年 6 月にアジア成長研究所（AGI）第 3 代理事を退任した末吉興一氏は、5 期 20 年にわたり北九州市長を務め、在任中に当研究所を創設した生みの親。市長退任後“元祖改革派首長”と呼ばれたこともある。後任の八田達夫新理事長（大阪大学名誉教授、経済学博士）は、現在国家戦略特区ワーキンググループ座長を務める。地方行政のプロと、全国的な視野で日本の進路を探求してきた経済学のプロに、北九州市の今後のあるべき姿について、インタビューおよび討論形式で課題と対策を尋ねた。なお、本対談録は、「アジア成長研究所 第 31 回 成長戦略フォーラム」（平成 30 年 8 月 24 日金曜日、リーガロイヤルホテル小倉にて開催、約 100 名参加）の内容を整理編集したものである。

北九州市衰退の背景

橋山 今、井筒屋のコレット撤退やスペースワールド閉園など、北九州市には暗い話題が多く、市民の皆さん方も将来に対する不安があると思います。そういう時期にお 2 人が、新旧理事長という形で交代されます。お 2 人の話をこんな形で一緒に聞けるのは最後ですから、今日は標題のように、私たちはどう生きていけばいいのか、「北九州市の成長戦略」をどう進めていけばいいのかを考えていきたいと思っています。

お 2 人ともすごい方ですが、今日は、司会者としては「さん」付けをさせていただきます。まずは末吉さんです。どん底だった北九州経済を「世界の環境首都」、環境産業都市にまで育て上げ、元祖改革派首長と多くの人からいわれました。皆さん、知っておられるでしょうが、麻生太郎さんの知恵袋ともいわれております。麻生さんが初めて外務大臣になられたときには、外務省の参与、総理大臣になられたときには、内閣官房参与として東京の官邸にお勤めになられました。今は、財務大臣を続けられている麻生太郎さんの財務省参与です。麻生さんが財務大臣になられたときは財務省にはかなりの多くの参与がいたのですが、今は末吉さんだけが 1 人残られています。いかに麻生さんの信頼が高いかということがお分かりと思いますが、今でも参与でおられること自体が、これからも何らかの形で北九州市のためにご尽力いただける可能性が残っていると、私



は思っています。

八田さんは最近、国会答弁などでお顔をご覧になった方もおられると思いますが、安倍内閣の国家戦略特区の学識経験者ワーキンググループの座長を務められています。こんな国家的な重要な仕事をされておられる方が、我が北九州市の研究所の所長であり、理事長でいる。しかも小倉高校出身で、北九州市をよく知っておられる方です。つまり、本日のお2人は一番北九州市のことを良く知り、北九州市の行く末を案じ、いろいろ思いを巡らせていただいている方だと思っています。

前口上が少し長くなりました。先ほども申しましたが、コレットの撤退の話があり、北九州市の「顔」が今、なかなか難しい状況にあります。まずは現状認識、そして、なぜそうなったのかをお話いただきたいと思います。最初に末吉さんからお願いします。

末吉 現状のコレットについて最近ではニュース、新聞でも議論になり、論ぜられておりますが、その前に、私が市長に就任したときの経済事情を、もう今から30年前であります、簡単に申し上げますと、当時は有効求人倍率が猛烈に低く、0.3を切った0.25くらいでした。今は、1以上でしょう。一番失業者の多い街といわれていました。経済指標も猛烈に悪く、とりわけ「鉄冷え」といわれ、製鉄が高炉を何本かに減らすなど、今までになかったことが一挙に起こったわけです。とにかく前途が暗いといわれた時代であります。

その時にどういう施策を取らざるをえなかったかといいますと、とにかく浮揚する、つまり有効求人倍率を増やし、あるいは人口を増やし、都市を再生するために、最初のスタートは開き直らざるをえませんでした。あれもやる、これもやるということで、公約を270くらい並べました。最初の1期目はそれを全力で実行に努めるということになりました。

あらゆることをレッツ・ルネッサンスとして「ルネッサンス計画」を掲げました。公約を一つひとつ、実行していきました。それまでの公約というのは平和で豊かで、文化生活があって、就職がまあまあうまくいくという程度でありました。しかし、逆境の中に入った時には、何をすべきでしょうか。それはやっぱりプランを示す、これはうまくいけば将来にこういう世界が来るなという期待を市民にもたせることです。

とにかく逆境からの出発ですから、皆さんが本当に協力してくださいました。市の職員も全力で考え方を改めつつ、挑戦しました。30 年前を経験した私としては、世論を一致させれば、うまくいくのではないかと。そういう期待をもう一度しているところであります。

いずれにしろ長期プランを立てざるをえないところだろうと思います。そのためには、ともに知恵を出し、それをどのように一つひとつ重ねていくかという時期ではないでしょうか。私の経験でよければご紹介しながら、今後どうすればうまく転がっていくんだらうか、そのためのコンセンサスをえられる仕組みに、私たちの仕事が役に立てばと思って、今日、ここに参りました。よろしくお願いします。

橋山 それでは八田さん。同じ質問でお願いします。

八田 コレットについては、百貨店の衰退という日本全体の問題が背景にあると思います。第 1 に、北九州にもありますが、多くの街で郊外ショッピングモールができてきました。そこには、広い駐車場があって、安く駐車できます。都心のデパートではまずそのような駐車できません。第 2 に、電気製品や衣料などで、ヤマダ電機のような大型専門店が発達しました。第 3 に、アマゾンのような通信販売大手が現れました。百貨店の昔の役割をほかのものがどんどん代わって担っているという時代ですね。従って、全国の都市で百貨店が衰退しています。ただし、東京とか大阪とか福岡などである程度、まあ横ばいになっているところもあるのは、外国人のインバウンド需要をうまく取り入れたからです。北九州は、そのところは今のところはうまくいっていません。こういうことが全国共通の要因としてあります。

北九州市には一般的な百貨店の衰退に加えて、人口が減少しているという問題があります。それで、人口減少の問題をどうとらえるかですが、高度成長期の 1965 年から現在までの間に日本中の百万都市の人口は、大阪と北九州以外は全部大きくなりました。それは自動車時代になってからは大都市に近隣の町から買い物に来る、あるいは、近隣の町から勤めに来るというので、小さな町が潰れていって、大きな中枢都市が伸びていくという傾向があったからです。しかし、例外



の一つである大阪には本社機能を東京に奪われるという特殊な事情がありました。飛行機を使えば東京から全国に日帰りで行けるようになってからは、鉄道時代のように全国に二つも経済の中心がいらなくなってしまったからです。

もう一つ例外的に人口が減ったのが、北九州です。この例外がなぜ起きたかという理由を突き詰める必要があります。鉄鋼業が出て行ったからというのは理由になりません。それでは、福岡が伸びた理由が説明できないからです。最初から鉄鋼業がなかったのにあんなに伸びたわけですから。

実は、1960 年代までの鉄道時代には北九州が九州の支店都市として大きな第 3 次産業を抱えていました。福岡市よりも大きかったのです。それが飛行機時代になって、九州支店都市の地位が福岡市に移りました。それがきっかけで北九州を吸収する形で福岡が伸びたのです。政令市の中でも福岡市の伸び方は特異な面がありました。

ところが、皆さんご存知のように、福岡の空港の処理能力が限界になりました。今まで福岡市が伸びてきた最大の理由がなくなってしまったのです。去年、福岡空港が混雑空港に指定されました。福岡市の市民は気が付いてないかもしれませんが、福岡市が伸びていくためには、どうしても北九州空港を活用しなくちゃいけなくなりました。結局、これから共存共栄の時代が始まります。全てが変わり出すと、私は思います。

「鳥の目と蟻の足」

橋山 長年、北九州市をご覧になってきた末吉さんは長期プランが改めて必要だというご認識を示されました。八田さんは、福岡の例を引いて、北九州の発展の余地がある。その鍵は北九州空港ではないかと、一つの例としてあげていただきました。私も長期計画が大切だとは思いますが、それを実行する仕組み、システムをどうすればよいのでしょうか。

私は、末吉さんが初めて市長になられた前後に、北九州市を取材しておりました。当時の状況は、何とかしなきゃいけないと、市民挙げて、市役所の行政挙げて、非常に熱意がありました。本当によくがんばっておられたと思います。今、その熱気が今一つないように感じますし、それは何かシステムのなものに原因があるのかもしれませんが。その辺りについて、今度は八田さんからお聞きしたいと思います。どういうシステムで、どういうモチベーションで計画し、それを実行していくために何が必要かをお話いただければと思います。

八田 これは難しい問題です。つい先日も霞が関の国交省の元局長さんと話したのですが、とにかく「末吉さんのような方は、霞が関にもあまりいません。全国の市長のレベルで、あんな方がいるという街はまずないです。あんな市長、みたことありません」とおっしゃるのです。私もその通りだと思います。やはり、末吉方式のモチベーションのつくり方を、後で末吉さんに伺うのが一番いいと思います。

私が思うのは、モチベーションをつくるという経営的な面とは別に、あまり既得権に振り回されないような街づくりをすることが重要だということです。

今、北九州市を考えると、やはり空港周辺が発展の基礎になると思います。あの場所に東九州

自動車道ができましたから、物流の基地になります。(佐賀県の)鳥栖なんかみていると、物流基地の周辺は、工業団地が大成功しています。鳥栖は本当に若い人が多い街です。人口がどんどん増えて、工業団地ができています。そう考えると、北九州でも伸びるところは、ああいう結節点ではないでしょうか。空港付近の土地所有者は、北九州の政界の主流と繋がりが弱く既存の工業地帯の事業者に比べてその意見が政策に反映されにくいので、彼らの意見にも耳を傾けるべきだと思います。これは一つの例ですけどね。

それから港でも、ひびきコンテナターミナルという立派なものがありますが、あれを活用するためには、例えば、既存の港の機能の一部をひびきに集約するといった、なかなか既得権をもった方たちにとっては辛いことも選択肢の一つとして考えるべきではないでしょうか。空港を含めて、末吉市長が作られたいろんな財産を十分生かすには、場合によっては、既得権と戦う必要があるのではないかと、私はそういうふうに思っています。

橋山 既得権と戦う、これは本当に難しいことなのでしょうね。末吉さんは、街を変える時に、既得権と戦ったり、抵抗を受けたりというご経験はおありでしょうか。

末吉 はい、山ほどあります。今では懐かしい思い出ではありますが、とにかく最初に発想する人の芽を潰さないことが必要だと思います。先ほどいわれた鳥栖ですが、地図からみれば九州の真ん中にあります。そこに大きな物流基地をつくると言い出したのは建設省の若い、学徒に近い職員2人でした。私はその時、建設省でそういう施策提案を受ける立場の課長補佐でした。九州の中心だから物流基地をつくるという単純な発想の2人でしたけど、入れ代わり立ち代わり説明に来ておりました。「九州の真ん中は確かにそうだけど、誰がお金出して、誰がどうしてつくるのですか。なぜ鳥栖で、その後の土地の使い方はどうします」と尋ねると、「今から検討します」と。こういう2人でしたが、それが今じゃ実現しました。2人はいわば自分たちの理想を語ったといいますか、勝手に主張しただけかも知れませんが、今では鳥栖はこうなりました。

ということが、何かヒントになりませんか。自分たちはこの街全体の中で、こういうことをしたい、ここなら一番いいと思い込んで、そして、住民の人たちに協力を求めて、伝手(つて)を使って、それぞれの当局の人に「もう来んでもいい」といわれるまで説明に行く。あの人たちは大蔵省まで行きました。私たちが予算要求をしないといたら、そこまでやらせてくれとってきました。こういう熱意というか、ふるさとの発展のために一生懸命やった人を思い出しました。

全て熱意さえあれば解けるというものではないとは思いますが、そういう地域を思う人たちの情熱が街づくりの原点になるのではないかと、私はそう信じておりますし、その芽を摘まないようにだけはしてきたつもりです。私もせっかちなところがありますから、「でけんものはいつまでやったってでけんぞ」といったこともありましたので、弁解を含めて、こういう話をさせていただきました。

橋山 末吉さんの著書に「鳥の目と蟻の足」があります。鳥の目のように高いところからみて、蟻の足のように、こつこつと行動するという意味です。この観点から今、北九州に何が足りないかと末吉さんは思われますか。

末吉 「鳥の目と蟻の足」というのは、実はパクリです。平松守彦元大分県知事(故人)のスローガンは「シンク・グローバル、アクト・ローカル」でした。世界的視野で考えて、地域の立

場に立って行動するという意味です。このスローガンをパクりました。シンク・グローバルの「大局的にものをみる」から「高いところからみる」へ、さらに、一番高いところはヒマラヤ山脈ですから「ヒマラヤの上に立ってみる」へ。そして、ヒマラヤ越えをする鳥もいるから「鳥の目」へ…。パクリではありますが、いつているうちに本の題になりました。

とにかく、構想はでかくです。そして、実行できる時に、それぞれの資金量とか、財政力とかに合わせて実行する。とにかく最初に小さな計画でやりますと、それ以上越えられないわけです。まあ、九州人らしく、打ち上げるときはでかく、こういうつもりで使いました。まあ、それを皆さんが支持をしてくださったかどうか、どういう結果になったかは、後世の人に判断していただければいいと思っています。

アジア成長研究所について

橋山 その大きく、鳥のように高いところから物を見るという意味からも「アジア成長研究所」、元の「国際東アジア研究センター」を創設された際のお考え、そしてもうまもなく 30 周年になるのですが、その成果をどんなふうにお感じになっているか、お聞かせください。

末吉 公約をつくる時に、人口を増やすためにはどうすればいいかと、皆さんに意見を聞きました。そしたら、大学を作れということです。しかし、当時は大学が増え過ぎており、地方には大学をもう置かないという大きな時代の流れの中にありました。地方都市に大学を作ることについて国は抑制的な立場でした。文部省は地方に大学を作ること原則で反対でした。

しかし、福岡には大学ができていました。いろいろ調べますと、一生懸命それをつくる努力をした関係者がおられるということが分かり、じゃあ私どももトライをしてみようということになりました。その時に皆さんがいうのは、女子大生を入れろ、女子大学を作れ、女性が来れば男も来るというレベルの発想でした。しかし、世の中そうはいきませんので、いろんな方に相談したら、外国の大学と連携したらどうだといわれました。幸いにして、北九州市に五市合併を勧めた国連調査団メンバーに加わった米国ペンシルベニア大学の元総長だった人がおられました。北九



州のことは私よりも詳しく、その方に相談したら「とにかく、いっぺんに大学というのは無理。まずはアジアの経済問題を学ぶ研究所の一部を北九州に置いてもいい。実績を作って、それから大学にする。そのための事前研究をしよう」ということで、「国際東アジア研究センター」が発足しました。

これまでの成果については、研究機関の評価は文部省や外国の大学がするのではなくて、大体、引用論文の数でするのだそうです。論文は英語じゃないと、日本語で書きちゃだめですよ。お陰様で当研究所はそういう評価では経済学分野で日本の大学・研究機関の上位 10%内に入っており、九州の中では断トツです。

八田 日本では 12, 13 位です。

末吉 ということで、相当実績を上げつつあります。しかし、大学にまでは、まだ行きついておりません。今の財政状況からみると、もう少しかかるのではないかと思います。そういうつもりで発足させて、自分で作って、今、自分でそのフォローをしています。

橋山 今、論文の引用数は、トップクラスになったということですか。

末吉 九州では一番になりました。間違いありません。

橋山 私たちの街に、こういう素晴らしい研究機関があるということを残念ながら私たちはあまり知らなかった。

末吉 シャイでありますから。(笑い)

橋山 末吉さんの後を継いで理事長になられた八田さん。アジア成長研究所を今後どう発展させ、それを私たち北九州市民の誇りとか勇気につなげられるような施策があるのかについてお尋ねしたいと思います。

八田 よく「国土の均衡ある発展」などといって、どこの街も大きくなりたいというのですが、日本中の街が全部大きくなれるわけがないですよ。なれるところと、店仕舞いすべきところとがあると思うのです。もし北九州市が店仕舞いすべき街ならば、さっさとそっちの道筋を用意した方がいいと思います。

しかし、私は、どう考えても北九州は大きく伸びる街だと思っています。福岡が欧州や米国に直接行く路線を持とうと思ったら、24 時間開いている北九州空港を使うよりしょうがないわけです。しかも、いつもお話しするように、25 分で博多駅と北九州空港とを結べるわけです。そうすると、福岡の成長のためにもこれは必須です。福岡が成長すると、北九州も伸びていきます。大きな都市圏として、ツインシティとして伸びていけると確信をもっているのです。うちの研究所もいろいろやるがあると思っています。

まず、全国の百万都市のような政令指定都市には、みんな大きな旧帝大級の国立大学があります。札幌しかり、仙台しかり、福岡しかりです。広島は旧帝大ではないけれども広島大学という非常に大きな総合大学があります。そういう国立大学がないのが北九州です。もちろん九州工業大学という立派な大学はありますが、総合大学ではなく、文系がありません。私が思うには、アジア成長研究所というのは、他の政令指定都市における旧帝大の経済学部がはたすような研究水準を維持する役割を、北九州市立大学と連携しながら、北九州ではたす必要があります。それなりの人的なネットワークを日本や世界の学者ともっていて、北九州にいつもそういう人たちが来

られるような仕組みにすることです。

その観点からの研究テーマとしては、日本の成長経験は成功も失敗もありますから、それをアジアに伝えていくという大きな仕事があります。それから、アジアが急速に伸びていて、日本でとてもやれないような規制緩和をいろいろやったりしています。いろんな新しい制度を試みているから、日本はそれを吸収するべきです。お互いに学び合い、教え合うセンターとしての機能が必要です。北九州はアジアに近いですし、教えあうにあたって、最も適切な研究題目を自由に選べますから、それをやっていくというのが一つです。

それからもう一つは、今までもいろいろやってきましたが、地元貢献をしたいと思っています。実際に今、具体的にやっているのは、さっきの空港の話です。小倉駅から北九州空港まで、足立山の下に新幹線を通すと 8 分で行けるようになります。博多駅から北九州空港まで約 25 分で行けるようになるわけです。用地買収一切なしですから約 5 年ででき、建設コストは 1,200 億円で済むということが分かっています。にもかかわらず従来これを誰も相手にしなかったのは、十分な需要がないだろうということが理由でした。ところが、福岡空港が容量いっぱいになってしまいましたから、LCC なんかは確実に北九州に移ってくるでしょう。そして、国内便は福岡で、LCC のようなものや米国や欧州など遠くに行くのは北九州にというふうに役割分担をすることになると思います。そうすると需要構造ががらっと変わりますから、今、需要予測を、コンサルに協力していただいています。これを一つのきっかけにして、地元に対して「こういうことができます」という、北九州市発展のための見取り図をつくるのに役立つというようなことを、やっていきたいと思っています。

国家戦略特区の意味

橋山 八田さんについて、前向きな姿勢や発言は、私は通常の経済学者以上の方だと感じています。先ほど申しました国家戦略特区の学識経験者の座長を務めておられます。最近是国家戦略特区といえば加計問題ですが、これは一般市民にはやや評判悪いところもあります。せっかくの機会ですから、皆さんに国家戦略特区の本当の意味を簡単にいいですから説明していただくと、それがいつか北九州のためにも役に立つと思います。

八田 国家戦略特区は 5 年くらい前にできた制度です。この制度で実現できた例を挙げましょう。北九州でいえば、一つは民泊を商業地以外で初めてやったことです。今、全国で評判の悪い民泊ではなくて、非常にきちんとした管理下に置いた民泊というのをやったのは北九州で、先ほど申し上げたように商業地以外で初めてやりました。

それから、福岡市で天神が大開発できるようになりました。今までは飛行機の通るところの高さ制限から天神が開発できませんでした。福岡空港の経路から外れているにもかかわらず非常に厳しい条件がありました。これを、安全性を妨げずに緩和し開発すべきだと今は大開発が始まっています。これらはみんな国家戦略特区の仕事です。

国家戦略特区は、はっきりいって非常にうまくできた制度だと思います。どういうことかといいますと、通常の場合には、自治体とか事業者が役所に行って、規制改革の要望をしても、大体、

あまり相手にしてくれません。係長が出てきて「いろいろ理由がありまして、なかなかそれは難しいです」といわれます。その係長には、上司がいて、その裏には政治家がいて、みんな抵抗するに決まっていると思っているから、何にも動かないのです。で、追い返されてしまい、それ以上どうしようもありません。

それに対して、この国家戦略特区では、そういう重要なことならば、追い返されたら、むしろ内閣府か国家戦略特区の本部にもってきなさい、そうすると、あなたの代わりにワーキンググループが交渉してあげましょう、そういうシステムです。

先ほどの高さ制限の例でも、特区ワーキンググループにやってきた国交省の課長さんたちと私どもが交渉しました。航空局は、いろんな規制で生きているようなところですから、簡単に外したくないわけです。

しかし、国家戦略特区では基本的に月に 1 回、安倍総理や麻生財務大臣、菅官房長官の前で、諮問会議をやっていますから、そこで、こういう問題が出ていますという話ができます。もし役所がどうしても反対なら、大臣がその会議に出てください、私たちは事業者とか地方自治体の意見を代表していいますから、大臣の反論を聞いて、そして、総理がお決めください、そういう仕組みです。もちろん、なかなか総理の前で大臣と喧嘩するところまでいきませんが、役人としてはそうになったら大変ですから、ちゃんと理屈の通る範囲で、できるだけのことをしようという気持ちがあります。ですからいろんな解決策が出てきて、天神の高さ制限だって解決できました。もちろん、それは国交大臣のところまで話がいつているわけです。

加計についていいますと、これは獣医学部の新設のことです。普通のどんな学部でも新設するときには、大学設置審という文科省の審議会にかけますが、そこで、ここはちゃんとした質を担保しているか、いい先生がいるか、カリキュラムがちゃんとしているか、ということ審査します。その審査が通って、大学にふさわしいとなると、大学設置が認められます。私も経済学部では大学設置審の専門委員を何回もやったことがあります。いろんなところの申請を審査します。例えば、ある県立大学では、ここは経済学部というけれども教授が全部県庁出身の人ばかりで、これは学問と全然関係ないといって拒否する、そういうことをいくらでもやったことがあります。

他の学部はそうやって作るのですが、問題は獣医学部と医学部です。これは、大学設置審の審査を受けてはいけないという告示があります。法律ではなくて、文科省が勝手につくった告示です。理由は書いてない。要するに、獣医師会が、競争相手が増えるのが嫌だから作らないでくれと思っていて、政治家に圧力をかけた結果、大学設置の審査を受けさせないという告示があるのです。今の時代にそんなものがあるのかというわけで、我々も当然そんなものは廃止すべきだと思っていました。いつか、どこからか申請が来ないかと思っていたら、2014 年 7 月に、新潟市で作りたいという申請がありました。で、待ってましたとばかりに文科省や農水省を呼んで、今の告示の根拠は何かと聞いたけれど、さっぱり納得のいく説明がえられません。その年の 9 月に総理の前で「次の目標は獣医学部の新設を認めることです。これは非常に重要な項目ですからやりましょう」とちゃんと文章にして書いたということがありました。

この特区の性質というのは、一つの特区でできたら、他の特区で自動的にできます。例えば、

さっきの文科省告示は、告示としては成り立ってはいるけれども、特区ではこれは成立しないとすることができます。そういう仕組みですから、新潟で通ったら他でもできます。ところが、2015 年に新潟が申請を実質的に取り下げました。産経新聞の報道によると、獣医師会からの圧力があったということです。その後で、今度は今治がやりましようとした動きでした。もうすでに正式な会議で、獣医学部は新設する方向でいまいしょうということは決まっていたわけですから、今治が特区を利用できるかどうかを役所に相談したのかどうか知りませんが、相談したとしてもそれは、当たり前のことで、何にも隠す必要がありません。全く一点の曇りもない話だと、私は思います。

北九州市の成長戦略

橋山 国会答弁と同じ、全く一点の曇りもないという言葉が出て、非常に意を強くしました。さて、先ほど八田さんから、北九州市が大きく飛躍するチャンスがあると、私たちにとって非常にありがたい言葉をいただいたのですが、これを実際には、何かタイムスケジュールみたいなものは作れるのでしょうか。

八田 まず福岡空港は満杯になっていますから、北九州空港には黙っていてもどんどん飛行機が飛んで来ます。この 2 年間だけでも韓国・中国・台湾・那覇と定期便が矢継ぎ早に開設されました。先ほど申し上げたような LCC がこっちに移って来こともあります。どういう形で起きるかという、混雑している空港は、特に民営化されると着陸料を高く取るようになります。福岡空港の着陸料がどんどん高くなると LCC やもっと安い飛行機会社などは、とてもそんな着陸料に耐えられないから、こっちの北九州の方に来る、という形で来ると思います。

そこで、北九州空港と小倉駅を結ぶ鉄道です。私も専門家にいろいろと伺っていますが、建設コストは 1,200 億円ですけれども、工事期間は 5 年だそうです。根本的には山陽新幹線をみたらわかるように、ほとんどの区間はトンネルになります。つまり山陽新幹線を延ばすわけですが、先ほどの金額は単線で通した場合の数字です。また、新幹線の 2 本のレールの間にもう 1 本レールを敷いて、在来線のソニックも乗り入れられるようにして、黒崎の人なんかはそっちを利用してもらおう、ということも考えられます。とにかく決意したらこんなものはできます。

橋山 もう一点、北九州市の低迷は、大企業とか鉄鋼業の衰退ではなくて、第 3 次産業、商業の衰退だというご持論をおもちです。その辺を少し説明してください。

八田 鉄鋼が衰退したから北九州が寂れたというのですが、福岡市の伸びというのは、ほとんどが第 3 次産業です。これは商業だけじゃなくて、やはり支店機能です。それが非常に伸びています。それから神奈川県のカ崎市は 1960 年代から北九州よりも製造業従業者の人口がもともと大きかったのですけれども、今はもうはるかに第 3 次産業が多くて、人口の伸びが、特に若い人たちの流入数がすごく多いのです。だから、北九州市も基本的には支店都市としての機能を回復しなくちゃいけません。もちろん北九州空港が発達するからといって、福岡の九州支店が全部北九州に移ってくるわけではなくて、福岡の金融サービスを使いたいという会社の大半は福岡に残るでしょうが、そんなに福岡の金融サービスは要らない、他の会社との密接なコンタクトも要らな



(出所) <http://www.city.kitakyushu.lg.jp/page/kitakyushulife/access/>

いというところだけが、オフィス賃料が安い小倉駅のところにどんどん来ると思います。そのような会社にとっては、たった 8 分で羽田便が出る空港まで行けるとなると、非常に有利になります。だから福岡市とは共存共栄です。

橋山 残り 10 分を切りました。末吉さんに、北九州市の成長戦略を考える上で、これだけは締めについておきたいということをお聞きします、市長在籍 20 年間のことを思い起こし、今後どうすればいいか、提言なり、アドバイスがあれば伺いたいと思います。

末吉 九州はどこと付き合えばいいのかという点を、大きく一ついいたいと思います。20 年ほど前、九州の経済規模と韓国の経済規模、GDP はほぼ同じでしたが、いまでは韓国の GDP は九州の 3 倍になりました。九州と韓国、隣国ですが、私たちが九州全体を考える時に韓国のことが頭にあるでしょうか。韓国のことを考える癖を意識の中でもしていただけませんか。

九州だけ、あるいは福岡県だけを考えても、そのとき痛切に感ずるのは、空港です。北九州空港は国際空港を目指して、先ほど八田さんがいわれたように、いろんな努力をしたのですが、国全体の意向とならずに、関西、中国で国際空港を作ろうとしました。私たちは、北九州空港ができるまで何年もかかりましたが、韓国は 5、6 年で国際空港をつくりました。北九州国際空港も国際便が飛ぶ空港になりましたが、この時間差で負けたのです。悔しくてたまりません。そうだとすれば、やっぱりスピードです。

何をいいたいかといえば、やっぱり迅速に行動できる仕組みを常に意識しなければならないと思います。将来、北九州だけをとりましてでも外国との交渉といいますか、地位を考えますと、韓国を常に意識をする街であってほしいと願っています。

橋山 私はそこまで考えたことはなかったのですが、重要なサジェスションだと思います。それから、八田さん。最後に人口と成長はリンクするのでしょうか。その辺の観点を少しお話していただければと思います。

八田 北九州のことだけでなく、国全体のことでみますと、実は、皆さんは意外と思われるかもしれませんが、人口成長率と経済生産性の伸びというのは何にも関係がないのです。つまり、

OECD 各国で 40 年間の平均を取り、横に人口の成長率、縦に経済成長率を取ると、常識的には右上がりの線の上に乗るのかなと思われるでしょうが、全く関係がなく、バラバラです。つまり、人口成長率が低くても経済成長率が高いところはあるし、人口成長率が高くてもメキシコのように経済成長率が低いところもあります。だから、何も人口成長率を増やすことだけが問題になるわけではないということです。

ただし、北九州のことからいえば、繰り返しになるかもしれませんが、今、末吉さんがおっしゃったことと関係して、皆さんご存知のように、上海と東京のちょうど真ん中に北部九州が位置しています。どう考えても上海からは東京よりも北部九州の方が近いのです。アジア諸都市の中心になるべきところは北部九州だと、私は思います。その地理的な強みがあるにもかかわらず、今の福岡空港はもう満杯なわけですから、そのアジアの中心になることに全く利用できません。このままでは北部九州はそのまましばらくの間です。

日本の 24 時間空港は、東から成田、羽田、それから中部、関空です。でも関空から西には北九州を除けば那覇までありません。この 24 時間空港というのは本当に貴重な役割なので、福岡空港との共同成長ができます。ただし、「ボーっと生きてんじゃねえよ！」というのがありますが、ボーっとしていたら、例えば、佐賀にとられちゃいます。佐賀空港は今のままだったらあまりパツとしないですが、長崎新幹線のルートを曲げて佐賀空港までもってこようという話があるわけで、これもうんと早くすれば 10 年でできるかもしれません。

こっちが 5 年でできる場所をずっと何もしないでいたら、向こうに新幹線ができてしまって、こっちに新幹線ができないということになります。向こうが全くアジアの中心になるわけです。これだけの産業基盤があるところなのに捨てられて、新しいところが、アジアの、九州の、国際線の中心になるということは国民経済的にみて無駄な話です。向こうもちゃんと海上空港だし、24 時間にもなれるわけですから。今、末吉さんがおっしゃったように急ぐ、もうどんどん手を打つ。それが必要だと思います。

橋山 北九州は捨てたもんでありません。空港という立派な基盤があり、やはり百万の人口が現にあるということが、非常に強みであると思います。末吉さんのように迅速にスピード感をもって、しかも長期計画を立てていくべきだと、いいアドバイスをいただいたと思います。

それから、八田さんのように、世界を股に経済を考え、地域づくりを考えておられる方が、正にこの北九州におられます。私たちは貴重な財産をもっていると、私はそう思います。「北九州市を何とかしたい。しかも、早く」。そういう意識を市民全体で盛り上げれば、あの末吉さんが市長になられた時の熱気をもう一回、北九州に巻き起こせるのではないかと、そうすれば間違いなく北九州市は発展する、そのような意を強くしたフォーラムでした。お 2 人ともありがとうございました。(会場から大きな拍手)