

東アジアのダイナミズムと地域交流拠点都市の可能性

西村 幸夫 *Yukio NISHIMURA*

東京大学先端科学技術研究センター教授

要旨：東アジアの地域は、経済発展により、非常に勢いがある。同時に東アジアの諸都市はクオリティをあげる努力を急速に進めている。また、都市をいかに良いものに変えていき、魅力を増して都市間競争に勝ち抜くということ、色々なところで真剣に考えている。今後、福岡はアジア全体のことを考え、そして、その中での福岡の位置を考えたときに、いかにこのまちが他のまちに誇れるような魅力を持ちえるか、様々な人を引きつけられるようなまちになり得るか、という視点が非常に大事である。これから先、日本は急激な人口減少社会に入るが、国の国土形成計画によると、北部九州はこれからも生きていける、かなりの活力があると言われている。地域交流拠点都市としての福岡は、北部九州全体のリーダーとして、いかにうまく一つの地域として考えられるような政策をとっていけるか、ということが大変重要な課題になってくる。後背に豊かな自然を持ち、歩いて暮らせ、歩いてショッピングが出来る、移動そのものを楽しめる魅力的なまちである福岡の可能性は、非常に高い。

■キーワード：東アジア、都市の魅力、地域交流拠点都市

1. はじめに

私は福岡生まれの福岡育ちで、唐人町近くで生まれ、高校まで福岡にいて、ずっと市内で行った。

本当にいいまちだったと思う。欧州の専門誌で福岡はショッピングのしやすさが世界一と評価されているという。私は東京に住んでいるほうが長くなったが、福岡に来るとたしかにショッピングがとてもしやすいと感じる。東京にも多くの商品があるが、普通、物を買うときにはいくつかに比べて買うわけである。一箇所ですぐに買うということはなく、何箇所かで同じような物を見て、「これがいい」と思い、比べて買うわけである。比べるために店をまわる時、ひとつひとつの店が離れている。

しかし、福岡だと都心ではほぼ近いところで、非常に品揃えのいい物が多くあり、すぐに色々な物が比べられる。商品としては東京と全然変わらない物が、歩ける範囲にあるということに、福岡がショッピングをしやすい理由がある。これは、東京と比べ

てもそうだが、アジアの他の国と比べてもはるかにそうだと感じる。アジアの大都市もたくさん色々な物があるが、大体大きなショッピングセンターにある。まち全体を歩きながらショッピングができるという感じではない。

ところが、福岡が良いのは店が集中しているだけではなく、都市の中で歩いて行けるということである。全体を回遊するのがとても楽しい。そういうまちはあまりない。故郷だからというわけではなく、非常に魅力のあるまち、可能性のあるまちだと感じる。

これから先、アジア全体のことを考え、その中での福岡の位置を考えたときに、いかにこのまちが他のまちに誇れるような魅力を持ち得るか、色々な人を引きつけられるようなまちになり得るか、が大事である。色々な人というのは、色々なビジネスがあるわけであるが、これは非常に大事なことである。

福岡が日本におけるアジアの窓口だということは地図を見ればすぐに分かるが、物理的な窓口だけで

栄えるかといえば、ある程度までは栄えるであろうが、必ずしもそれだけでまちの将来が決まるわけではない。

私はこれから先のアジア戦略、それはアジアだけでなく国内戦略も含めてであるが、福岡がいかにも魅力のある都市となることができるかにかかってくると思う。そしてそれは、福岡だけでなく、アジアの各都市が今、やっていることなのである。

2. 東アジア地域のダイナミズム

アジアの問題、特に東アジアの問題を考えると、経済発展により「とても勢いがある」、「ものすごくリッチになってきている」、「ビジネスがすごい」というような話を聞く。しかし、どれだけクオリティを上げる努力をしているのかについては、あまり語られない。まだまだだという人もいるが、急速にクオリティをあげる努力を進めているということを指摘したい。アジアの、特に東アジアの大都市はどこもそうだと思う。その中で、福岡というまちが、どう伍していくかということが大事だということである。その点について、いくつか述べたい。

私は都市計画が専門なので少し話がそういうところに偏るかもしれないが、アジアの都市は様々な特色があり、世界の中で見ると、非常に多様で高密度である。密度がすごく高い。そういうアジアのまちがモザイクのようにまちの中にも変化がある。

また、ものすごい勢いで変化していると同時にIT化が進んでいる。それは韓国も、中国なども、まさにそうである。中国では2億人の人がウェブサイトにつながっていて、そのうち7割の人がそこでニュースを見ているという世界なのである。なぜかという、オフィシャルなマスコミが言論のコントロールの中にあるため、みんな色々な意見を聞きたいということで生の声を聞くようなブログであったり、ウェブサイトというものがすごく発達するわけである。日本が近代化を行ったときは、全く違う様相が生まれてきている。

同時に生活が急速な勢いで近代化してきている。東アジアでは特に、ここに少子化が絡んでくる。日本以上の少子化がこれから進む。韓国の子供の出生率は日本を下回っているし、中国では今はまだ人口が増えているが、ひとりっ子政策によって20年後ぐらいからは急速な人口減少社会に入る。これはインドと決定的に違うところである。

まさにそういう国々が今、非常に急速に都市化しており、生活の様式も都市化しているのである。また、文化的に見ると、儒教があり、道教があり、仏教があり、様々な宗教がモザイクのようにある。日本でも神道がある。

まち全体が非常に濃密なアクティビティの空間となっている。これは欧米と非常に違うところである。欧米の空間はやはり物で出来ており、物が美しい。建物やまち路空間がそうである。しかし、おそらくアジアのまちで一番魅力あるのは、そのにぎやかさである。人が多く、商品が溢れており、祭りがあり、日々が祭りのような生活である。アクティビティがある。においがあり、音があり、それは決定的にアジア的である。

ところが都心の外側には非常に無性格な郊外が広がっている。これは日本もそうだが、アジアの他の都心はもっとそうである。無性格な高層の板のようなマンションやタワーのようなマンションがすごい勢いで広がっている。もともとは都心に暮らしていた人たちが、交通機関の発達により通えるようになり、郊外化が進んでいる。日本では最近あまり言われなくなったが、少し前まで「スプロール」という言葉がよく使われた。虫食いの郊外開発というものである。そういうものが非常に勢いで起こっている。

同時に豊かな都市と貧しい農村の差が非常に大きい。例えば、次の点が東アジア、東南アジアまで含めた東部アジアの特色だといえる。

また、人口密度が決定的に違う、という点がある。上海の都心の人口密度はヘクタールあたり1,100人である。欧米の都市は200人から300人ぐらいである。したがって、決定的に人口密度が違っている。

日本の場合ここまではいかないが、欧米の土地に比べると都心に人が集中している。日本はそれが今、郊外へ移り、都心の空洞化が指摘されている。

とにかく、アジアは人が多い。米を作って米を食べる。米は、単位あたりのエネルギーの収穫量が非常に高い。小麦文化と米文化は人を養う力が全然違うが、それがこういう形で表れている。この結果を欧米の都市計画家が見ると卒倒する。これがまさに現実である。

非常に人口密度が高い東アジアのまちが出来上がっている。それが大都市のイメージ、都市の未来像だというように考えている節がある。ところが、最近は変わってきている。ただ単に、近代的に新しくして魅力を高めようとする、それは世界中どこでも同じになってしまう。特にアジアの人口密度が高いまちであれば、似たものになってしまう。しかしそれを乗り越えて、もっと魅力的に、もっと地場の固有のものを活かしながら面白いまちをつくっていくという方向に、今アジアの都市は向かっている。まだまだ開発のほうに圧力が高いが、もうすぐ都市の魅力戦略にアジアの都市も大きく変わっていくと思われる。そのときに一步、二歩先に福岡の魅力戦略をどういうふう考えていくかが、非常に重要である。

例えば、1980年代後半のハノイは本当に小さくて静かなまちだった。ところが、現在の計画では川の向こうまで含めて、急速に開発が進みつつある。ベトナムが経済封鎖を解かれ、1990年の初めからまだ20年経たないぐらいで、大きな変化が起きている。中国よりも速いといわれている。

ところが、これだけ大きく変わっているが、ハノイ都心部の建物はあまり変わっていない。これはハノイ市役所が都心には高層の建物を建てないということを決めたからである。それはなぜか。都心に高層建築物を建てると、どこにでもあるまちになってしまうからである。魅力のあるまちにするには、この計画でいくということを決めたのである。

まだまだ開発途上であるから、色々な高い建物を建てたい、ゲストハウスにして稼ぎたい、という

人が多くいるはずだが、そのようなまちは先進国でどういうことが起きるのかということを見ているので、ハノイでは自分たちのまちを魅力的にするには、何とかしなければいけないと感じているわけである。郊外は高層建築物が建つとしても、まちの中をなんとかしたいと思う人たちがプランナーをしているのである。壊さずにとっておくという知恵を先進国から学んだのであるが、後からスタートしたため、前の国がやったマイナスの部分が分かる。全部を壊して四角い物を建てると、それは良くないということに気がついたのであろう。郊外は一戸、一戸が非常に工夫した建物が建ってきている。日本の郊外の風景とはずいぶん違い、建物にかなり力を入れている。

北京はもうすぐオリンピックが開催されるため、中心線という軸上にアジア大会の施設やオリンピックの施設を北側に配置し、環状線を開発して周辺に非常に大きな住宅地開発を行っている。しかし同時に、中心部に関しては都市の魅力をなんとか広げていくということを行っている。北京に行かれた方は良く分かるだろうが、空港は第二環状線の外側の外側にあるため、海外から訪れると超高層の住棟群がまず目に入る。林立した高い建物を目の当たりにして、すごいところに来たと感じるが、まちの中に入っていくとそれほど高い建物はなくなる。天安門広場の近くなどは、高さを押さえている。故宮の近くにもあまり高い建物は建っていない。

北京というと全部林立するマンションみたいなものに都市が壊され、変わってしまったと思われるかもしれないが、このような形で都市の魅力を高めていくような努力を一方でかなりきちんとやっている。われわれも、この福岡の地でこのようなことをやっていかないといけない。21世紀これからは、そういう魅力がビジネスを呼び込む時代になってくるからである。

私の友人が2010年の上海万博の総合プロデューサーをやっているが、万博でどういうプランが立てられているのか。都市がテーマで、川沿いの工場地帯を再生して万博の会場にしようという計画している。

工場が、他のところに移ってしまった跡地を使って万博をやろうとすることを想像してみしてほしい。つまり、色々なことを考えて都市をリノベーションして、努力してやろうとしているのである。

それは台北でもそうである。台北の古い地区には看板が乱立していて、すごいと感じられるであろう。今は迪化街という歴史地区に行くと看板まで小さくなっている。きちんと整備をし、魅力的なまちをつくり、こういうことに関心があるクオリティの高い人たちを呼び込むことで人も集まり、ビジネスも集まるというような総合的な政策として行っている。日本がそれこそ20年か30年間かけて古い建物をずいぶん壊してしまい、これでは都市の魅力がなくなるということで、色々なことをやり始めたことを彼らは横目で見ているため、かなり速いスピードでキャッチアップしてきているのである。

一番有名な例は、現在の大統領である李明博氏が前ソウル市長の時に行った「チョンゲチョン」という川の再生計画である。高速道路の高架で5キロ以上続いている道路を、河川再生整備計画を立て、これを市長の一期の間にやるという公約で市長になった。夢物語にも見える。1日16万台通っていた車をどうするのか。とてもじゃないが、できないであろうと思っていたら、そのためにバスレーンを整備し、バスに乗換えを誘導しながら、かなり老朽化していた高架の橋を壊し、蓋がかかっていた川の蓋を開け、この川を再生させたのである。

これを李前市長が一期4年間で行った。これだけではなく、その背後の再開発も今やろうとしている。ソウルの冬はすごく寒いですが、チョンゲチョンにはイルミネーションがあって真冬でも人が歩いている。ここはソウルの人たちが楽しむ場であり、これを全世界の人が見に来ているのである。このようなところが近くに実現しているのである。

日本橋の上はまだ高速道路がとれない。とるのに6,000億円ぐらいかかり、みんな躊躇している。日本橋の人は何とかとりたいたいと言っているが、小泉前首相のときにやるということで動き出したが、今のところストップしている。日本橋の上の首都高速道

路はネットワークになっているので、そこだけ切るわけにいかないのではなかなか難しいが、でもソウルでは似たようなことをやっている

このように、都市を魅力的にしながらかつ様々な競争に打ち勝とうとしている。われわれは、そういう中にもいるのだということを考えないといけない。チョンゲチョンの再生計画と同時に、その当時から今も続いているのだが、それと直行する幅100メートル近い緑の帯をつくらうという計画がある。南山という山があるが、宗廟からここに至る緑の軸をつくらうということが計画されている。それが今ようやく少しずつ進み始め、再開発計画がほぼ固まってきた。それだけではなく、近くに世界遺産になっている宗廟があるので、ここから見るときに近くに变なものをつくらないようにしようというところまで考えているのである。こういう新しい開発をしていこうという計画が、うまく景観的にマッチしているかどうかということも今考えられている。色々なシミュレーションを行い、高さを押さえるなどしている。

単に経済発展がすごく、どんどん高い建物を建ててお金持ちがどんどん増え、日本にどんどん観光客が来るというだけではなく、都市をいかに良いものに変えていき、魅力を増して都市間の競争に勝ち抜くかということ、様々な都市が本当に真剣に考えている。その点からいうと、後手必勝みたいなどころがあり、後からやったほうが先にやった人の成功も失敗も分かるので、色々なことがやれるわけである。最初から古いまちを壊して再開発してしまっておれば、「残しておけば良かった」といっても不可能である。ハノイみたいに、まずは全体の構想がはっきりするまで止めておくという知恵をつけるようになった。ITなどは特にそうであるが、後でやったほうが技術が進んでいるので速くやれる。

例えば、中国はどここの農村に行っても、ほとんどどこでも携帯電話が通じる。有線で作ると電話線を引くだけでも大変なので、携帯でやることにまず全力を尽くすことで、携帯のほうが先に普及するということである。技術が進めばそちらのほうがコスト的にも技術的にも可能になってくる。つまり、後か

ら考えたほうがもっと大胆に、もっと良いことがやれるという可能性がある。したがって、日本が先進国で進んでいるからといって、ずっとそのまま安泰だというわけではないのである。福岡がいかにそういう中で自分たちの魅力を増して、人を引きつけられるものにしていくかということが非常に重要な課題だということが分かる。

3. 国土形成計画からの議論

このような東アジアの現状に対し、日本はどうしたらいいのか。そしてその中で福岡はどうしたらいいのか、ということが次に来る議論である。先ほどからあるように、日本はどうするかということに関しては、つい先月新しい国土形成計画が発表され、閣議決定された。これで21世紀の新しい国土の形というのを議論するベースが出来てきたわけである。

これは今まで全国総合開発計画とっていたものが形を変えたものである。いろいろな議論の中でいくつか柱が出てきたが、とにかく人口が減少しているところで初めて出来る計画であり、都市が縮小するわけであるので、今までと全然違うものになるであろう。

また、当然であるが、それらが持続可能でないといけない。さらに、魅力的な美しい国土をつくっていかないといけない。それをきちんと管理、それもお上に任せておくだけではなくて、われわれが色々管理出来る仕組みをつくっていかなければならない。

そのためには、お上だけではなくNPOや色々な自立的な組織がやっていくという仕組みをつくっていかないといけないのではないか。そしてアジアをにらんでいかないといけない。

今までの国土計画というのは国の中だけで、海に関しては計画の中にはなかった。陸地だけの計画だったものが、海域を意識し、なおかつアジアに向かって開かれていくような計画だということところが、新しい国土形成計画の非常に大きな柱になっている。

あと10年間ぐらいいいのだが、問題は、それから先、日本は急激な人口減少社会に入るということである。今までのこの100年間でものすごい人口急増の社会であり、人口が2倍以上になっている。この中で色々な都市づくりの制度、地域をメンテナンスしていく制度がつけられているため、基本的に増大する都市問題をいかに解決するかというために色々な仕組みが出来上がっている。縦割りもその一つである。縦割りでそれぞれが頑張れば、総和として色々な問題を少しずつ解決することになると考えた。それは問題が非常に大きいからである。

ところが、あと10年ぐらいいいが、それから先、急激な勢いで人口が減っていき、2100年ぐらいいは半分ぐらいになるという。色々な推計があるが、どの推計よりも実際の人口の減少のスピードが速いようである。そうすると、おそらく2100年には日本の総人口が5,000万人ぐらいになるのではないかな。

以前、半分だったものが倍になって、また半分になるからいいではないか、ちょうど100年前に戻るのだからいいではないか、というふうにも考える方もいるが、こうなったときの人口構成が全く違う。高齢化しているのである。

若い人が多くいた5,000万人と、お年寄りが多くいる5,000万人とは、全然状況が違ってくる。今、われわれが持っている色々な制度を、人口減少に対応出来るような仕組みに、大きく変えていかないといけない。あと20年先ぐらいから、大体毎年50万人あるいは60万人の人が減っていくので、人口減少は避けられない。今から出生率が上がっていったとしても、若齢の人口は増えるが、今いる上のほうの人口は変わらない。この辺の予測は外れない。移民政策をやらない限り外れないのである。よって、農村のような小人口のところ非常に厳しい。西日本よりもこれは東日本の方が問題は深刻である。

高齢化も進む、これはほぼ全国一律であるが、速く高齢化が進むところと、後で高齢化が進むところがある。最後はほぼ同じぐらいの高齢化となるが、今高齢化しているところは、いってみれば高齢化のスピードが遅くてすむわけであるが、今高齢化して

いないところ、例えば首都圏とか中京圏、近畿圏などは、非常に速いスピードで将来的には高齢化するのである。つまり、大都市が良くて地方が悪いというわけではない。むしろ、大都市のほうがこれからものすごいスピードで、特に団塊の世代が亡くなっていくような状況になってくると、ものすごい変化が起きてくるということが推測される。その中で都市生活をどう考えたらいいのか。

二層の生活圏という考え方がある。人口が20万人、30万人ぐらいでまとまっていて、車で1時間ぐらいで行き来出来る範囲で、様々なサービスが出来る生活圏がある。そのサービスでカバーできるところが日本には、かなりある。同時にもう一つ、人口が1,000万人ぐらいで1日かけたら移動でき、かなり都市的なサービスが受けられるというのが、例えば九州であれば九州全域である。したがって、九州の中に住んでいる人は、まずは30万人ぐらいのところまで車で日々の生活の糧を稼ぎ、そしてまた消費をし、もっと大きなものが必要になったときは福岡まで来られるわけである。そういう二重の生活を生きている。このように国全体をカバーしていき、いろいろな生活の将来のイメージを立てていこうというようなことが、二層の生活圏という考え方であるが、九州はそれが考えやすいのである。

九州は一つ一つだということもあるが、広域的に見れば、これが一つのまとまりだということは誰も否定しない。これは他の地域ではなかなか言えないことである。中国と四国も一つだと考えたほうが都合がいい県と、そうではないと考えたほうが都合がいい県があるので、なかなか一つにまとまれない。九州はその点に関してはまとまるのである。

国土形成計画のベースとなる国がつくった資料では、本当に自立的に生きていけるまちがあるのかという点では、北部九州というのはこれからも生きていける、かなりの活力があると言われているところの一つである。あとは中部圏、近畿圏、首都圏と、面白いことに道東地域がある。こういうところが今後の可能性が非常に高いと言われているわけである。

むしろ九州の中で考えると、北部と南部のバランスをどうやっていくのか。そして福岡はある種これら全体のリーダーでもないといけないので、いかにうまく一つの地域として考えられるような政策をとっていけるかということは、やはり非常に重要な課題になってくるわけである

4. 地域交流拠点都市としての福岡

もう少し九州に近い話をすると、このところ、物流で見ると九州の物流、また日本海沿岸の物流が増えているということは明らかである。今後、九州と中国華中、華南、アセアン、そして韓国との物流はもっと緊密になっていくだろうと言われている。なぜかという、これらのところから産業の物資は、まず船で来る。船の比重というのは非常に高くなる。われわれが普通生活していく上での交流というと、飛行機で行くという感じであるが、それは人間の話であって、人流と物流というのは違う。物は特に燃料高騰の時代になってくると船で来る。また、例えばコンテナ航路を見ても、日本海側の航路が非常に伸びている。特に博多港、北九州の港は伸びている。これから30年ぐらいかけてシベリア鉄道をロシアが増強すると、日本海の重要性というのはさらに大きく広がっていくと言える。

例えば、港別に見た日本海の外訪コンテナの貨物量を見ると、この10年間に日本海沿岸のほうが全国平均よりも大きく伸びている。その中でも北九州、博多港の伸びが非常に大きい。つまり、21世紀は日本海の時代になることは明らかである。それは、日本海が物流のハイウェイだからである。19世紀までは、皆さんよくご承知の通り、日本海のほうが日本の中軸を成していた。20世紀に太平洋ベルト地帯ということで、太平洋側に経済の主軸が移ったが、これが日本海側にもう1回戻ってくるかも知れない。港湾物流ということである

港湾というのは、都市の経済に対して非常に大きな影響を与える。考えてみると、大きな港町で歴史があるところはほとんど日本海側である。北廻り船の歴史があるからである。太平洋は波も高いし、立

派な港はない。太平洋にある立派な港の大半は、20世紀につくられた近代の掘割港湾である。鹿島湾みたいなどころである。日本海側の港はどこも歴史がある。だから魅力的である。20世紀の近代工業化の中で、それほど荒らされていない。そして21世紀、また日本海の時代になったら19世紀までのストックと、20世紀の負のストックを避けて、21世紀にもう1回魅力的な港町として、再興することが出来るのではないか。

もう一つは飛行機である。福岡空港から海外に行けば、ほとんどパスポートコントロールの時間がかからずに行ける。ただ、まだまだ日本の飛行機の事情はヨーロッパに比べて難点がある。例えば、福岡から日帰りで行けるところは本当に限られている。日帰りで行けるところは、ソウルぐらいである。しかし、ビジネスマンとしては日帰りでこういうところに行く機会が、これからたくさん増えると考えられる。これをいかに確保できるか。いかに便利な空港があって、それが24時間使えるか、というのが非常に大きな課題になってくると思う。福岡を発着しているものも次第に増えてきている。したがって、地域交流拠点都市として福岡の都市圏を考えたとき、もちろん人のゲートウェイというのはあるが、物のゲートウェイにもなるということである。これは地域交流拠点都市として、かなり大きな役割である。

そして福岡は環境に配慮した中核都市のモデルになり得るのではないかと私は考える。先ほどから言っているような魅力的な、歩いて暮らせる、歩いてショッピングが出来て、グランドレベルを楽しんで歩け、移動そのものを楽しめるようなまちというのは、それほどアジアの大都市にはない。福岡の都心部は、航空法の制限によって高層ビルが制限されているが、これを逆手にとって足もとの歩行空間の魅力向上に力を注いで、すばらしい歩行者空間を作り出すことに成功しているのである。そして福岡はそれだけではなく、後背に豊かな自然を持っている。それらから考えると、この福岡の可能性は非常に高いと考えられる。

これから先、今までも色々な形でのゲートウェイになってきたが、人の面でも貢献してもらいたい。例えば今日は、福岡アジア都市研究所設立20周年の記念事業であるが、アジアの留学生で博士号をとったような学生を、この研究所で2年間ぐらいインターンで雇うようなプログラムが充実してくると本当によいと思う。日本に来て、九大などで博士号をとった人が、あと数年日本で勉強して、きちんとお金も稼いでビジネスの世界も見て、帰ってもらう。もしくはその間に、日本にしっかりと定着してもらう、というようなフィルター機能みたいなものを果たしてもらうと、大変良いのではないかな。

日本に来ている留学生は、ある意味本当の架け橋になってくれる人たちである。その中で博士号をとったような人たちが、なかなか日本に定着できないのである。私も大学の教師をしているので分かるが、卒業する年の修了後1カ月間でビザの期限が来てしまう。その間就職を探そうといっても、真面目に研究している人は研究中になかなか就職活動は出来ない。したがって、そういう点を、福岡アジア都市研究所がきちんと受け皿になってくれたり、もしくは国内の研究者でアジアのことを研究している人たちが学位をとったら、2年間ぐらいはきちんとそこで研究できるということになると本当に良いのではないかな。福岡に、若いエネルギーが集まってくれるような仕組みが出来ていくと、おそらく物のゲートウェイだけではなく人のゲートウェイとしても、このまちは本当に魅力を増すのではないかな。

(2008.7.31 福岡アジア都市研究所設立20周年記念シンポジウム講演をもとに作成)