

ロマンチック海峡

シ・ソ・ポ・ジ・ウ・ム

～地域を元気にする夢の架け橋づくり～

報告書



開催概要

Outline of holding

- 日 時／平成17年10月17日(月) 13:30～16:00
- 会 場／シーモールホール(シーモール下関専門店街4F)
- 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／285名

目 次

Contents

主催者挨拶	1
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	7



関門海峡道路建設促進協議会 副会長
下関商工会議所 会頭
サンデン交通株式会社 代表取締役社長

はやし こう すけ
林 孝介

私たちが生活する関門地区は産業や文化が集積する街として、また、陸海両方の交通の要衝として古くから栄え、最近では環境リサイクル産業などでも脚光を浴びる日本でも有数の工業地帯であります。さらにこの地域周辺には観光スポットも多く存在しており、都市観光や工場見学などを柱とする観光産業都市としても見直されてきている他、「ひびきコンテナターミナル」や「下関港沖合人工島」、来年の3月に開港いたします「新北九州空港」など公安空港整備も進んでおり、国際的な物流交流拠点として今後一層の発展が期待されるところです。

最近では景気の面でもいろいろ明るい話題を耳にするようになりましたが、中でも北部九州地区における昨今の自動車関連産業、半導体関連産業の集積は目を見張るものがございます。今後、東九州自動車道をはじめ高速道路の整備が進み、人と物の流れが一層活発になれば、国際的な物流、交流拠点といった特徴や可能性を持つ関門都市圏の発展にとりましても非常にチャンスであると考えております。このような状況の中で関門都市圏の発展を考えると、本州と九州を結ぶ関門トンネルは交通量も非常にのびる一方でトンネル自体の老朽化も進んでおりまして、その点を懸念する声も聞かれるようになってきております。

また、新潟の中越地震や阪神・淡路大震災の事例からもうかがえるように、大規模災害発生時には非難や救援活動のためのルートが複数存在することが非常に大きな意味を持っており、そういった点から考えましても関門海峡道路は関門都市圏の発展と安心・安全な生活を支えるひとつの有効な手段であると考えられるのです。

そして、関門海峡には長い歴史の中で培われた美しい景観、伝統文化があり、この海峡とともに育った文化は日本はもちろん世界的に見ても貴重な資産です。ご存知の通り、下関市と北九州市は関門景観条例を制定し関門地域の景観を守るために県境を越えて取り組んでおりますが、歴史に思いを馳せながら海をまたぐ美しい景観、自然を満喫できるといういわば地域の宝をみんなで守ろうという動き、そしてそれを後世に引き継いでいくことは大変意味深いものです。地域の連携が深まり、域内はもちろん九州や本州、四国など他のエリアの方々も今まで以上にさまざまな角度から関門の自然文化にふれることができれば、それはとてもロマンティックなことではないでしょうか。

最後に、本シンポジウムがみなさまの関門地域振興を考える一助となりますことを記念いたしまして、開会のご挨拶とさせていただきます。本日は誠にありがとうございました。



「夢の架け橋と鉄の秘密」

作家 佐木 隆三

●プロフィール

1937年朝鮮咸鏡北海生まれ。八幡製鉄所株式会社八幡製鉄所在籍時代の1963年に「ジャンケンボン協定」で第3回新日本文学賞を受賞。翌年、同社を退社し文筆活動に入り、上京して1976年「復讐するは我にあり」で第74回直木賞を受賞。その後も1991年「身分帳」(第2回伊藤整文学賞)、1999年「平成11年度北九州市民文化賞」、2003年「第11回福岡県文化賞(創造部門)」など多数の受賞歴を持つ。1999年からは北九州市門司区に居住しており、地元の活性化についても幅広い見識を持っている。

私は1999年4月から門司港レトロ地区の高層マンションに住んでいます。27歳のときに八幡製鉄所を退社し上京してから数々の失敗があり、自分の人生は反省をすることばかりなのですが、唯一正解だったと思うことが「北九州に戻ってきたこと」です。現在は24階に住んでいるのですが、ここから見える夕日は最高です。いろんな場所を旅してきましたが、門司港の夕日が一番ですね。夕日を眺めながら自分の人生を振り返ってみると、本当にいろいろとあったなあと思います。それでも心が和んできて、涙ぐんだりするんですよ、恥ずかしいお話ですが。

マンションの近くにめかり神社の先までつながっているめかり観潮遊歩道というものがあるのですが、私はここをよく散歩コースにしています。源平の古戦場、壇の浦あたりを歩き、帰りは巖流島あたりを眺め歴史に思いを馳せる時間は、本当に豊かな気持ちにさせてくれるものです。関門トンネルを歩いて飲み友達でもある作家の古川薫さんのところに遊びに行くこともありますし、充実した毎日を送っています。ただ、いつも関門橋の下を歩いているときに、人も歩けたらいいのになあと思うのです。テムズ川に2000年に開通したミレニアムブリッジという、人と自転車専用の吊り橋があります。これは21世紀を迎えるにあたってなにか記念になるものをつくらなければならないのですが、横揺れが激しいということであたった3日で閉鎖になってしまったんです。そこで東京大学の橋梁研究室の藤野(陽三)教授がアドバイザーと呼ばれ、尽力の結果2002年に再開通しました。これは日本の橋梁技術が、世界でもトップレベルであることをあらわしていますがいくらトップレベルとはいえミレニアムブリッジの2倍以上の長さがあるものというのはなかなかむずかしいでしょうね。ただどいつかこの関門海峡を歩いて渡りたいと夢想している毎日です。

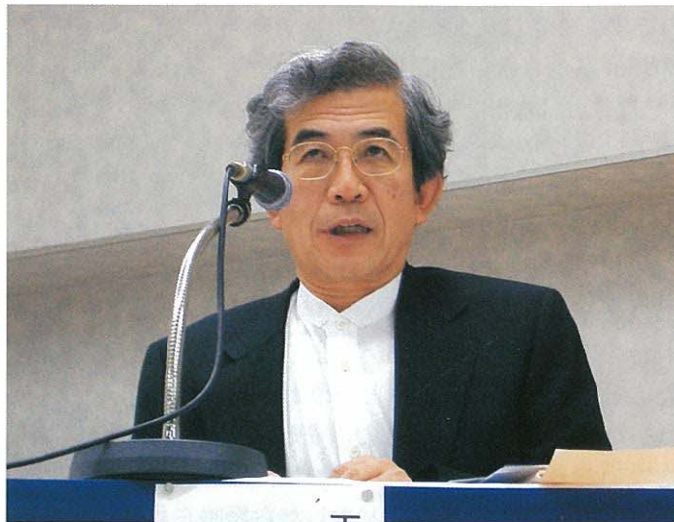
さて、先ほどお話しましたように、私は八幡製鉄所で働いていました。8年と4ヶ月在籍したのですが、そのときに会った田中熊吉さんという人のお話をします。1920年に製鉄所で大きなストライキが起きました。溶鉱炉という大きな構造物があるのですが、それを壊そうと群衆が押し寄せたとき、彼は「溶鉱炉の火を消すのなら俺を殺してからしろ」とその溶鉱炉の前に立ちふさがって群衆をおさめたのです。当時の長官がその栄誉をたたえ、職工から技師にしてやろうと申し出たのですが、彼は「死ぬまで職工として働きたい」とそれを断りました。それならばということで、当時定年は50歳だったのですが彼は98歳で亡くなるまで製鉄所で働いたのです。私は辞めるまでの最後の4年間は総務課の広報係で社内報の編集をしていたのですが、そこで「宿老・田中熊吉」というタイトルで彼のことを連載してきました。昨年出版された「宿老・田中熊吉伝 鉄に挑んだ男の生涯」という本はその連載をまとめたお話しです。熊吉さんは日清戦争のとき熊本第6師団から従軍して、旅順があっさり陥落したことで凱旋して関門海峡に戻ってきまし

た。そのときの船が木造船だったらいいのですが、その船が関門海峡に辿り着いたとたんに潮流に押しながされてあっという間に沈んでしまった。そのとき熊吉さんは「やっぱり鉄でつくった船じゃないとダメだ」と思い、1901年の製鉄所創業の時から働いてきたのです、まさに先見の明ですね。彼はドロドロに溶けた鉄を抽出する溶鉱炉で働く職工でした。この溶鉱炉の炉底部から鉄鉄を取り出すためには、流出を防ぐために詰めた耐火粘土(シャモット)を砕くという作業をしなければなりません。これが大変むずかしい作業で、熊吉さんはこの作業によって右目を失明しました。本人はベロリとおっしゃっていましたが、この耐火粘土を砕くという作業は今の時代からは考えられないほど危険が伴い困難な仕事だったんですね。そんな折、製鉄所から突然ドイツ出張の辞令が出て、職工4人、技師1人の計15人が派遣されることになりました。熊吉さんもそのメンバーのひとりでしたが、小学校を3年しか出ていないような学歴のない自分がどうして？とはじめは思っていたそうです。当時の官営製鉄所の技師といえば、帝大(現在の東京大学)卒業というようなエリートばかりでしたから。熊吉さんに命じられたのは耐火粘土の秘密、つまりドイツではどんな耐火粘土が使われているのか、それを研究して技術を盗むことだったんですね。というわけで、熊吉さんはドイツのオーバーハウゼンにあるゲーハーハーという製鉄所に9ヶ月間派遣されました。そして機会があるごとに、耐火粘土の秘密を探ろうと思って手にどったり匂いを嗅いだりしていました。しかし、これは簡単なことじゃない。ゲーハーハー(GHH)にとっては重大な企業秘密ですから、そんなことをしたら怒鳴られるに決まっています。それでも熊吉さんはあきらめず、辛抱強く調べ続けました。そしてある日、熊吉さんがいつものように耐火粘土の匂いを嗅いでいたら、かすかに“ばた”の匂いがすることに気付いたのです。熊吉さんは佐賀出身ですが、大洪水の後家族で筑豊にやってきました。ご存知の通り、筑豊には炭坑があります。熊吉さんはそういう炭坑地帯にもいましたから、その“ばた”の匂いに気付いたのですね。

私は3年前、テレビの取材でドイツに行き、その熊吉さんが派遣されたときに過ごした部屋というのを見てきました。彼が生活していたままその部屋は残っていたのですが、そこに熊吉さんがドイツ語を勉強するために使っていた、びっしりと書き込まれたノートがありました。彼は口癖のように「自分は何の学もない人間です」と言われていましたが、そこには彼が寝食を忘れてドイツ語を学んでいた姿がありました。まったく会話のできないドイツという場所で、耐火粘土の成分を調べるためにもものすごい努力をされていたのです。自分が右目を失明してしまうほど危険な作業、もうこれ以上自分のような思いをする人が出てほしくない、その一心で彼はとうとう耐火粘土の秘密を見つけました。もちろんそれから文明も発達し、いろいろ便利な道具もできてもうそのようなことはないのですが、まさに熊吉さんは鉄に生涯をかけた人なのです。日本の鉄工業は世界のトップレベルですが、それはやはり田中熊吉さんのような方がいらっやったから築き上げられたものだということを改めて実感しました。

ドイツの作家シェンチンガアが1939年に「金属」という本を発表していますが、その中に「もっとも強力で柔軟な金属である鉄は、その性質を変じて堅くもなれば柔らかくもなる。我々の最大の秘密であり、磁気と血液の秘密を増している」とあります。鉄は産業の母、農業でもクワやスキなどは鉄でできていてすべての産業が鉄なしでは成り立ちません。そのことにいち早く気づき、多くの犠牲を払って田中熊吉さんは鉄づくりの技術を後世に残してきました。

関門海峡に新しい橋ができる、しかしそれは鉄なしでは始まりません。先達が残してくれたものを、私たちがすばらしい形でさらに後世に残す。これほどロマンチックなことではないのでしょうか。「ひびきコンテナターミナル」に「新北九州空港」などさまざまな発展を遂げるこの地域に、また新しい橋ができるということは果てしない可能性を秘めていると思います。この計画が実現に向かい、さらなる飛躍を期待しつつお話を終わりたいと思います。ありがとうございました。



下関市立大学経済学部教授
 さかもと こうじ
坂本 紘二 (コーディネーター)

●プロフィール
 1944年ソウル生まれ。1968年九州大学工学部土木工学科卒業。1973年同大学院工学研究科博士課程単位修得退学。同年九州大学工学部土木工学科道路工学研究室助手。1993年学科名変更：建設都市工学科都市システム計画学研究室助手。1995年下関市立大学経済学部教授(科目：「環境」「技術と資源」「総合演習」「都市環境論」担当)。現在、山口県大規模小売店舗立地協議会委員長、やまぐちの豊かな流域づくり推進委員会委員、やまぐちエコタウン事業推進委員会委員など。



北九州青年みらい塾代表
 たけなか こうじ
竹中 康二

●プロフィール
 NPO法人 門司赤煉瓦倶楽部事務局長。歴史的建造物を後世に引継ぐ保存活動を行い、それらを活かしたまちづくりを展開し地域の活性化を手掛ける。小倉焼きうどん研究所事務局長。北九州市自閉症児者の未来を考える会副会長。



下関商工会議所青年部会長
 たぶち きよ たか
田渕 清隆

●プロフィール
 1963年生まれ。2003年1月 田渕建材(株)・日産コンクリート工業(株)代表取締役就任。現在、下関商工会議所青年部第26代会長。「会員相互の親睦と連繋をもとに社会的責任の自覚にもとづき、地域的連帯感を養い、その経営能力の向上と新時代に即応した体質改善による企業の近代化をはかり、もって地域経済の振興発展に寄与する」を目的とし、事業・活動を展開。



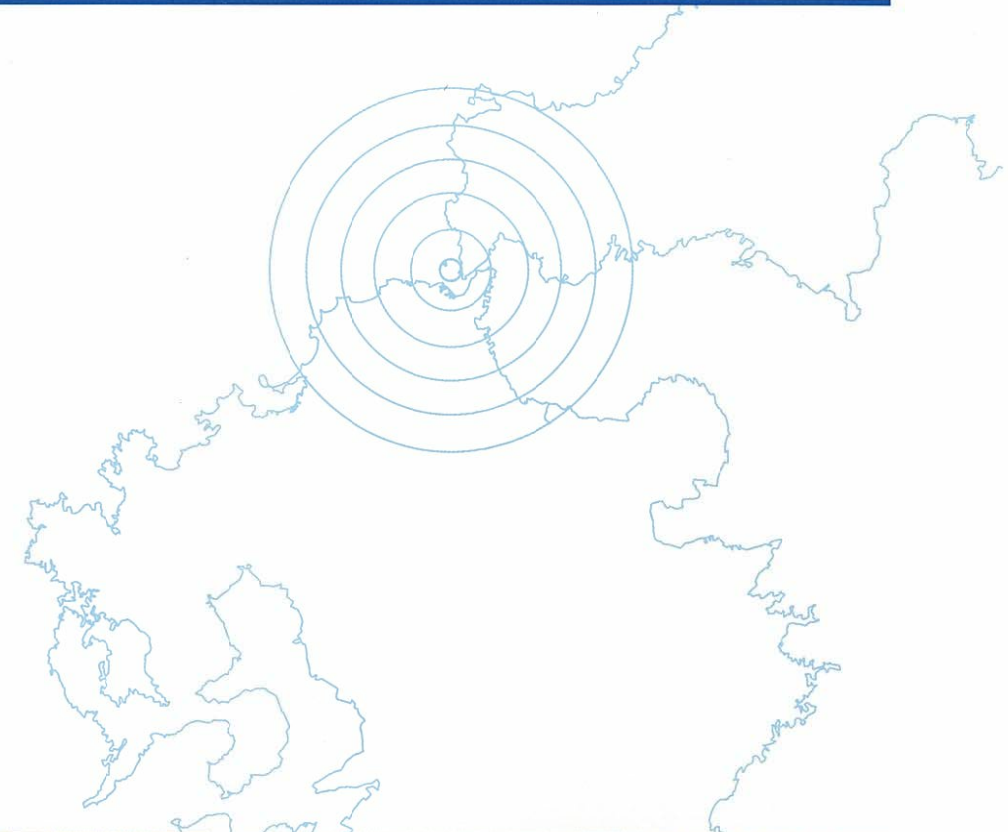
小倉のまちづくりを考える会幹事
 とよかわ ひろこ
豊川 裕子

●プロフィール
 一級建築士、(株)豊川設計事務所代表取締役社長。北九州を愛する建築家として、建築文化の創造と確立をめざして活躍中。北九州市女性のシンクタンク機関「北九州ミズ21」第一期委員長。女性の視点からの街づくりを提案。NPO法人 九州キラキラみなとネットワーク理事。近畿大学九州工学部 非常勤講師。北九州市環境影響評価審査会委員。



未来工房/下関塾長
 わだ たけし
和田 健資

●プロフィール
 1970年生まれ。株式会社寿美礼専務取締役。下関旅館協同組合副理事長兼青年部会長、下関フィルムコミッション実行委員会代表委員ほか役職多数。2005年よりしものせき観光キャンペーン実行委員会副会長となる。現在、未来工房/下関塾長として「あらゆる分野の魅力ある下関の人材が、集い、学び、下関地域の活性化について楽しく語り合う」ことをモットーに、地域に根ざした積極的な活動を続けている。



「地域を元気にする夢の架け橋づくり」



坂本：コーディネーターの坂本です。今日は「地域を元気にする夢の架け橋づくり」という演題で、それぞれの夢を語り合いたいと思います。僕も昔から関門橋についてはいろいろと考えていて、「あの橋が人も歩ける橋だったらなあ」などと夢をふくらませております。新しく海峡にかけられる橋が、そういう地元の人たちの思いが表現されていく橋であれば素晴らしいことですね。今日は、両市にまたがってさまざまなまちづくりに関わっておられる方々の話や活動を通して、海峡にまつわる夢、そしてそれがどのようにふくらんでいくのか、当然さまざまな問題もある

と思いますが、それも含めて語っていただきたいと思っています。その話を受けながら、関門海峡地域をもっといきいきとするために何をどう活かしていけばいいのかを考えていけば、新しい橋はかけがえのないものとして存在するのではないかと考えています。

まず、北九州でいろいろとまちづくりに取り組んでおられる竹中さんの方から、これまでの活動を通してこの関門地域について思うことを語っていただきたいと思っています。よろしくお願いします。

竹中：ご指名いただきました竹中と申します。北九州青年みらい塾を代表させていただいておりますが、普段は旧サッポロビール工場跡地にあるレンガの建物を活かしたまちづくりをNPOとしてのミッションとして活動しています。冒頭の林会頭の言葉にもあったように、このエリアは産業観光としての遺産が大変多く存在するいろんな可能性を秘めた、いろんな遺産を秘めたエリアだと思います。ひとつの市としてではなくて、海峡をはさむエリアとしてそれらを相互に活かすという展開が必要だと思い、そのひとつとしてレンガの建物を大きな産業遺産としてぜひ活かしたいというのが僕の気持ちです。こういった建造物も含めて、古くからあるこの地に残る歴史物を市民レベルで活かしたまちづくりを心掛けていきたいなと思っています。

坂本：ありがとうございました。海峡をはさんだ両市は、歴史的にもいろいろなできごとや物がありますね。そういった歴史の積み重ねがある場所ですから、それをもっとたくさんの人に味わっていただきたいということです。次に田淵さん、お願いします。

田淵：田淵清隆です。私自身こういうパネリストというのは生まれてはじめての経験で大変緊張しております。聞き取りにくい部分もあるかと思いますが、一生懸命お話をさせていただきますのでよろしくお願いいたします。



たします。私が所属しております下関商工会議所青年部は、今年で創立25周年を迎えます。簡単に言えば、私たちが住んでいる地域をもっともっと元気よくしようという、そのためにいろいろな活動を行っている会です。その活動の事業のひとつで、毎年5月に開催されている「下関海峡まつり」というものがあり、アルカポートから唐戸魚市場までを中心に世界に誇る関門海峡をバックにステージを設置。源平船合戦などの歴史を再現をしているプログラムなどもあり盛大に開催されています。今日は私たちが経験している海峡まつりを中心に、関門海峡道路について夢のあるお話ができればいいな、と思うからです。私たちの会議所の今年度のスローガンは「明るく、楽しく、

元気よく」です。これはごくごく当たり前のことでことですが、何をやるにしてもまず自分自身が明るく楽しく元気でなければならぬ、私たちメンバーひとりひとりが元気に活動していけば、この街全体が元気になっていくと思います。抽象的ですが、今日はいろんな夢を自分なりにお話しさせていただきたいと思っていますので、よろしくお願いいたします。

坂本：どうもありがとうございます。後ほど海峡がらみの話をぜひお願いしたいと思います。それでは豊川さん、お願いします。

豊川：私は現在は小倉に住んでいますが、門司生まれです。でもその100年ほど前には下関に先祖がいたそうで、この港が開港になったときに門司港で建築の技術者として活躍したと聞いています。そして、私が4代目になります。先ほど竹中さんからサッポロビール跡地のお話が出ましたが、そのサッポロビールのレンガを積んだのは私のおじいさんなんですよ。そんな関係から、私自身じつにこの土地に愛着があり、当時の近代国家をつくるための産業が発展しつつある大きな賑わいの中で暮らしてきました。東京からUターンしてきて25年くらいになりますが、その大きな賑わいを見せていた勢いを思い出してフツフツとしていたこの気持ちをまちづくりに活かして、貢献していきたいと思っています。私が委員長を勤めている「小倉のまちづくりを考える会」、これは谷市長さんのときから「まちづくりを考える」としてあった大変古い組織で、現在の末吉市長さんが就任されて新たに名前を変えて発足しました。その中でハードづくりの面は末吉市長さんのおかげでだいぶ進んでいますが、あとはこの運用、そして賑わいをつくっていくためにどうしたらいいか、ということも現在もメンバーで模索しているところです。この第2関門橋の早期実現は、私たちまちづくりを考える会でも焦点となって昔から議題にのぼっています。今日はそういった活動に対して、みなさま方からたくさんのお話をいただけるよう、また私たちの会で議論している内容をみなさまにもご紹介できたら、という思いで参加させていただきました。どうぞよろしくお願いいたします。



坂本：ありがとうございます。和田さんお願いします。

和田：私事でございますけども、じつは18歳のころから下関を後にし10年ほど全国で観光やまちづくりの勉強をさせていただきました。そして、下関に戻って今7年目にあたるわけですが、今日こういう席に私みたいな若輩者がみなさまにお話する機会を得たことを非常に感謝しております。下関塾というのは、私たち時代を継ぐ者として次の時代に何を渡せるのか、先人の方々がまちづくりや、

そして地域産業にどれだけ根付いたことをしてきたのか、そういったことを伝授していく場が必要ではないかということで立ち上げました。どちらかというと下関に在住している方のイメージがすごく強いように思われるのですが、じつは組み合いや協会、あらゆる団体の垣根をこえたさまざまな方々に参加していただいている、もちろん門司港の方もいらっしゃるし小倉の方もいらっしゃいます。そして、山口県内の方もいらっしゃいます。そういうこともふまえて、私の得意分野は観光でして、観光とまちづくりというのは非常に密接した関係です。現在、関門地域というキーワードで観光が脚光を浴びておりますが、私は次のステップとして関北（下関と北九州）というエリアが生み出す新しいまちづくりと機関産業を成長の度合いにできればと考えています。これまで北九州のまちづくりの団体の方々につくりあげてきた内容がひとつでもみなさまの耳に届いて、そして「こういうことをやっているんだな」ということを認知していただければ幸いかと思っております。今日はどうぞよろしくお願いいたします。

関門海峡道路とまちづくり

坂本：どうもありがとうございました。一通り自己紹介も兼ねてコメントをいただきました。では、豊川さんをお願いしたいのですが、まちづくりのひとつとして今度の海峡を結ぶような橋ができることで、この地域はどのように活性化するとお考えですか？

豊川：そうですね、ふたつの地域を結ぶという点ではトンネルという考え方もありますが、景観に影響を及ぼすということでやはり橋がいいと思います。海峡と言っても埋め立てが盛んになされてきて、本当に細い区間ですのでこれはもうひとつの橋で結ばれるのが当然ではないでしょうか。そしてグルッと丸く港を中心とした美しい景観と、経済の勢いのある「東洋のジブラルタル」と言われるこの海峡をしっかりと結び、本当にアジアの中でも有数の観光都市になると思います。もし橋ができると彦島の方へまっすぐつながることになります。山陰の方の温泉地にも行くことができますし、もちろん彦島には工業面など重要なものがたくさんありますが、そういった緑もたくさん残されている地域に近くなるというのはとても素晴らしいことだと思っています。

坂本：なるほど、確かにそういった景観の面でもこの計画は素晴らしいものでありますね。それでは田淵さん、これまで関門といえば唐戸と門司というイメージで、先ほど和田さんが言われた関北という形では北九州市の大部分、例えば小倉や黒崎側と下関という結びつきというのは弱かったと思うのですが、そのへんはこれまでにどんな議論をされてきましたか？



田淵：正直言いまして私も、下関と門司、そのふたつのイメージはありますが、小倉や黒崎というのはあまり深いつながりはなかったという印象です。既存の関門橋はやはり車しか通れないので、次の第2関門橋が実現した場合、先ほどの佐木先生の講演の中でもありましたようにぜひ人も通ることができたらいいと思います。ゆっくり渡って素晴らしい関門の景観を見ながら行き来でき、小倉や黒崎だとショッピングなども楽しめる、そんなふうに誰もがさまざまな面で楽しめる橋を望んでいますね。

坂本：竹中さん、先ほどレンガの話がされましたがそのようなポイントに焦点をおき、まちづくりにつなげていこうとした場合やはり食べ物に関してはずせないポイントだと考えられると思います。関門の場合いろいろな食材の供給もあるんですが、竹中さんはその点でどういったことを考えられて、そして取り組んでいけばいいとお考えですか？

竹中：すみません、ちょっと質問の前に先ほどの関北という考え方について私の考えを述べさせていただいてもよろしいでしょうか。じつは和田塾長の未来工房／下関塾と私のところの北九州青年みらい塾は、ある意味兄弟塾ということでお互いに海峡をはさんでまちづくりに取り組もうと形で活動していて、あくまで下関中核組織の自治体レベルとしての考えからすれば関門というよりも関北、下関を門司を並べるというよりも北九州というエリアを考えたまちづくりをした方が理にかなっているだろうという話はよくしているんです。その中には北九州市の事情というのがやっぱりあるのかと考えています。北九州青年みらい塾というのは北九州市というひとつの自治体をフィールドとして、20代30代を中心としたまちづくりをめざして活動しております、そういう団体というのは北九州でもごくわずかです。いろんなNPO団体やまちづくり団体等ありますが、やはりエリアが狭いですね。私は門司の人間なので若松に行くよりも下関に近い感覚がありますが、たとえば小倉の方などから言わせれば下関は遠い感覚ではないでしょうか。先ほども言われましたが彦島から日明の方のルートができれば、やはりもっと広いエリアで今まで以上に下関を意識した展開が期待できますし、まちづくりを考える上での気運が変わってくるのではないのでしょうか。そういった意味でもやはり門司というよりも北九州というエリアで考えていくべきかなとすごく思います。そして、ご質問にありましたようにまちづくりを考えていく上で、その地域の食べ物は欠かせないコンテンツです。下関にしてもフグやクジラやウニ、博多にしてもラーメンや明太子や水炊きや、というような周辺都市には食べ物で人を引き付けるコンテンツがあるのに、北九州にはなかなかないように思われる方も多いと思います。そこで私たち北九州青年みらい塾は北九州で人を引き付ける、観光の面でもまちづくりの面でも何か活性化に寄与できる食べ物はないだろうかと探してきました。そこで観光資源として埋もれていた小倉の焼きうどんに5年ほど前に気付いたのです。焼きうどんは北九州市小倉北区の鳥町食堂街にある「だるま堂」さんが発祥の地とされておりますが、これを活かさない手はありません。周りを見ても、食によるまちづくりを推薦している自治体というのはかなり多くありまして、去年から今年にかけてブレイクした佐世保のハンバーガーなんかはその例ですね。そこで私たちも焼きうどんをもっと地域に浸透させようとイベントを開催し、その中で一番焼きうどんの名を世に広めたきっかけになったのが「焼きうどんバトル 天下分け目の闘い」という企画でした。



焼きそばですでにまちづくりに成功している富士宮をお招きし、富士宮の焼きそばvs小倉の焼きうどんのどちらがおいしいか、と市民の方に食べ比べていただくというものなのですが、それがキー局の媒体等で取材してもらえ少しはみなさまにも焼きうどんに親しみを持っていただけたかと思っています。ぜひ近い将来、特に和田塾長にもご協力いただき、たとえば「瓦そばvs焼きうどん」なんてどうでしょう。合戦とか決闘とかの言葉がこれほど似合う土地というのは日本全国をさがしてもないと思いますので、ぜひまたそういった新たなイベントを実現したいですね。

環状ルートで広がる地域ビジョン

坂本：ただ一緒にやるということだけではなくてお互いに競い合う、合戦、そういうのもっとも適した場所だというふう考えられる、確かにこれ以上に適した場所はありませんよね。今度の新しいルートでつながることによって、グルッとひとつの海峡空間が囲まれる形になりますと豊川さんも言われましたが、和田さん、この地域がそういう形になることで今後どういう可能性が広がっていきそうだとお考えですか？

和田：そうですね。可能性もふまえて私が考える部分ではふたつございます。ひとつは観光の点から見た二次交通というところです。下関で特に観光についての意見を聞くとやはり通過都市というイメージがあり、逆に橋がなければいいのに、というようなことも聞いたことがあります。しかし昨年の下関の観光の集約人口は360万人を超え、過去10年以来一番の入れ込み客数となりました。これは橋があったから達成できたというのも実際あるんですね。なにを言いたいかと申しますと橋をつなげることによって、橋の出発地点のところが地域を活性化するキーワードが生まれるということです。そのキーワードを生み出すためには、地元の方がより自分の街をアピールする、アピールするためには自分の街を好きでなければいけない、もしくは勉強しなければいけない、そしてそれを外に向かって発信しなければいけない、という流れがなくてはならないと思います。実際私も、しまなみの方に行ったり瀬戸大橋、明石海峡、その観光の方々とお話した際にやはり橋に近い地元の方の気持ちが非常に熱かったことが印象に残っています。橋ができることで単なる通過都市になるのではなく、それをふまえた観光、二次アクセスとして山陰・山陽、そして九州の方に渡ることができるという材料が生まれる重要なポイントだと考えます。そしてふたつめは生活道路というところで見たとときに、関門大橋ができたのが昭和48年、そして関門トンネルが世界初の海底トンネルとして完成したのが昭和17年です。この年数から見てもやはり老朽化という事実は否めません。地震や台風の災害も多い現代に、九州と本州をつなぐアクセス手段とし

てのトンネルと橋がどちらも老朽化しているということは、寸断された場合に物流が一時ストップしてしまう可能性がありますよね。私が神戸の震災の復興プロジェクトに参加したときも、そのような状態でどうやって物流を行き来させるかというのが非常に課題でした。そういった面をふまえて生活道路という上でも、この北九州と下関がもうひとつ橋でつながるといのは生活においてもビジネスにおいても夢のある、そして早急に現実的に考えなくてはならないことではないだろうかと思っています。



坂本：そうですね、僕も下関に来て10年以上市立大学に通っていますが、いつも下関について言われるのが橋脚都市ということ。橋脚の下にずんできてしまってそのように揶揄された言い方をされますが、その橋をかけることがじつは地域を潤わせ、人も街もいきいきとさせることだと思います。この新しい橋についてのプロジェクトは、観光、産業、さまざまな面で大変大きな意味を持っていると思いますが、その夢を実現させるための課題の克服や反省点、そういったことも含めてどなたか意見はありませんか？

豊川：やはり門司も下関も始発駅であり終着駅で、JRも九州と西日本にわかれていますよね。たとえば下関から小倉に帰ってくる時に、けっこうややくしく私なんかは間違いそうです。あまりスムーズに帰ってこられるイメージがありません。そのイメージがずっと根深くあり街並みを形成してきていて、それがそのまま今日まできているのではないかと思います。しかし今度の第2関門橋が実現し、日明から彦島の方に橋がかかると、その始発駅・終着駅というイメージは払拭されもつつあった雰囲気になるのでは、と期待をしているんです。すぐに行けてすぐに帰ってこられる、そんなスマートなアクセスイメージはとても意味があるのではないのでしょうか。

和田：みなさんも下関もしくは北九州をイメージしていただくとおわかりのように、今回の構想の中で彦島と北九州がつながると非常におだやかな円を描く、いわゆる循環道路的なイメージが見えてくると思います。大都市圏に別に真似ようというわけではないですけども、東京にしても大阪にしても循環路線というのがあり、行き来がしやすくなればそこから生まれるものがたくさんあると考えられます。このプロジェクトに確実に必要なのは、そこの方々の意識がどこに向いているかだと思うんですね。たとえば、橋をつくれればお金がかかる、そのお金はどこから出るのか、それは税金か、となってしまうと、やはり市民感情的には「つくらないほうがいい」になるのではないかと。しかし今までいい形でさまざまな地域でたくさんの橋ができ、そして道路公団も民営化に向かって今進んでいますので、そういう知恵を官民一体となった形でアピールができるようになれば、だれもが納得しながら進めていけるのではないかと考えます。

田淵：これはあたりまえのことですが、橋をつくるのが目的ではなくその地域の発展、地域が元気になるためのひとつの手段としてこの計画があると思います。円で囲んで物流や交通といった経済面の重要さは

もちろん、先ほど私が少し話しました車だけでなく人も通れるような橋、そんな橋ができることによってマラソン大会やサイクリング大会といったさまざまなイベントの開催も考えられます。たくさんの人にこの地域に来ていただき親交を深める、そして関門の景観も楽しめる、そんな橋ができればと夢はふくらみますね。

竹中：決して消極的なことを言うわけではないんですけども、やはりさっきの通過都市とか橋脚都市という言葉にあるように、日明のルートができることで今度は門司が通過都市になるのではないかという恐さも正直感じられます。日明と彦島ルートができると時間としては30分くらいの短縮が見込まれます。それを考えても個人的な意見を言わせていただくと、新関門橋はできれば流通等に経済産業に特化した目的が中心になるのではないかと思います。逆に言うと既存の関門橋が観光に特化したものになるということですね。現在門司のレトロでも255万人の観光客が来て、昨年の下関もこれまでで最高の観光動員数になったということでした。これまで積み重ねてきた観光地としての確固たるものが、この新関門橋で損なわれるのはもったいないと思うのです。新しい橋をつくる上で既存の橋もさらに活発にしようと考えたとき、観光にもっと特化したものという方向性もあると感じたのです。もちろん新しい橋を使った形のまちづくりというのも考えないといけません。現実問題、循環という必要性が自分にはなかなか夢として思い描けないところがあります。同じものがふたつできるというよりも、それぞれ違った意味を持つ、違った形の橋をつくった方がいろんな方向性を持つプラス面が生まれるのでは、という個人的な考えがありますね。

坂本：なるほど、それぞれの特徴を活かした橋をつくろうということですね。

竹中：そうですね。既存の関門橋というのは観光資源としてすでに確固たるものですので、特に新しい橋については流通や利便性を主に考えた方がいいと思います。それでもみなさんが言われるように人が歩ける橋というのはとても興味深く、必要なのではないのでしょうか。そのことが大きな観光資源へとつながりますので、既存の関門橋でもそれが実現するといいですね。

海峡空間が持つ可能性



坂本：和田さんは先ほど観光面でのビジョンを語られましたが、海峡のこの空間を活かしきるありかたはどのようなものですか？

和田：あの関門海峡は1日600隻、700隻、たくさんの船が往来する中で、両市がやっております景観協議会の中での景観を維持する部分もございますし、また下関側には水族館があり対岸の門司港には海峡ドラマシップという博物館があります。

ここをひとつの海峡テーマパークとしたくくりで、下関は観光概念という形でうたっています。そうすることによって脚光は浴びるのですが、それでは来る方はどのような手段で海を渡ってこられるのか。今は遊覧船があれば連絡船もあります。そして、関西方面、関東方面へ行く際はこの海峡を横切っていくわけですので、この海峡は非常に大きな財産と言えます。ただ、両市の市民レベルで考えたときに、もう少しこの海峡に対して気持ちをむける、もしくは可能性を見いだすという論議はあったのか、ということこれはたぶんこれからの問題だと思います。私がまちづくりをやっている中で強く感じるのが、公務員と民間というのはなぜか知らない間に区切られてしまうところがあるのです。公務員のスペシャリストである行政と、そして民間のアクティブな知恵をどこで接点としてつなげればいいのか、それは次世代を継ぐ若者たちが話し合いの場を持って、そして温故知新という気構えで諸先輩方に話を聞いて、そしてこの海峡をもっとよりいいものにつくりこんでいくという公理を一步一步近付けていくことによって可能性が高くなると思っています。それから海峡の現実的な話に進んでいくのだと思いますよ。

坂本：新しい橋によって具体的にどのようなことができるのでしょうか？

和田：橋ができれば先ほど田淵さんもおっしゃっていたように、歩いて渡れたりもしくはその下に電車が通ったりということも考えられると思います。そして、関東の方にありますように橋の間に海の駅をつくる、そして橋の駅をつくらせてそこでお客様が休憩できる、もしくは海の上でのイベントというものも考えられますね。JRは今新幹線と在来線の2本がありますが、そのどちらかが走ることによって1本トンネルが必要になります。それを非常時のときの物流専用にして、そこから北九州の方に物資を運ぶなどということも考えられます。さまざまな可能性がふくらみますね。

坂本：豊川さん、実際問題として、今小倉の人たちはあまり海峡に目を向ける機会がないと思うのですが、そのへんについてはいかがですか？

豊川：そうですね、海峡を意識することが確かに今は少ないですね。たとえば199号線を通ったときくらいに海峡の存在を思い出すくらいではないでしょうか。でも、実際地図を見ますと海峡は本当に狭くて、対岸がとても近いんですね。日本人は美しい場所があったらその真ん中に家を建てたり施設をつくったりしてしまう、だけど美しい景色っていうのは遠くから眺めていて美しいんだから、眺めるところをつくるとか観光地にはならない、というようなことを先人から言われたことがあります。北九州から眺めた下関、また下関から眺めた北九州、どちらも素晴らしい景観です。でも、人間って眺めたあとやっぱりそこにちょっと行きたくありませんか。そのときにスムーズに行けるかどうかは問題だと思うんです。もし橋ができましたら視覚的にもそこがつながるので、対岸であっても同じ街だなという感覚が生まれると思います。今までもずいぶんと文化交流・経済交流がなされているのですから、それが視覚的につながってくればもっと心がひとつになるんじゃないでしょうか。水というもの、海というものは不思議なもので、私は今「暮らしと海を世界に結ぶ港づくり女性ネットワーク」という全国組織の副会長もしています。さまざまな場所でシンポジウムを開催し、東京や大阪、広島、北海道といろんな地域の方に会いますが、場所で考えるとずいぶんと離れているように感じますよね。けれど港とか海でくくりますと、まるで兄弟のようにいっぺんにつながった感じがするんです。海と海岸線でつながっているから、そういう気持ちになるんでしょうか。橋でつなぐということはそういった心と心のつながりを生むという効果もあると思います。

坂本：田淵さんにお聞きしたいのですが、トンネルがいいか橋がいいか、と言われたらどう答えられますか？

田淵：私はやっぱり橋ですね。ただ物や運んで車が通行するというだけの目的ならどちらでもいいかもしれませんが、せっかくすばらしい景観があるのですからもっとたくさんの方に見ていただきたいという思いも込めまして。先ほどの豊川さんの心と心とつながりのお話を聞いていて、私もまったく同感だと思いました。新しい橋ができることで、この関門海峡の空間というのが下関と北九州、お互いの市民にとっても今まで以上にもっとも身近に感じられるようになるんじゃないでしょうか。

竹中：私もトンネルか橋かと言われたら、やはり橋がいいなと思います。自分で関門トンネルを通っていても、なんとなく閉鎖された空間に入っていくということで少し精神的に重くなるんですね。やっぱり青空を見ながら、そして自分の街と目的地を目で見ながら行くというのは精神衛生上もいいことではないでしょうか。目に見えない部分ですが、そこにトンネルと橋の差があらわれると思います。小倉の人にしてみれば目の前に彦島など目的地が見えているのに、遠回りしなくてはいけないということはどこか精神的にもおっくうな気持ちがあると思いますよ。距離以上にやっぱり精神的な距離というのが今の下関、北九州間にはあるんじゃないでしょうか。新しい橋ができれば物流的にも近くなった上に精神的な部分も近くなる、さまざまなまちづくりを考える上での気運づくりにつながっていけばいいですね。

関門海峡道路に望むもの

坂本：非常に大事なことですね。では最後に、この新しい橋の可能性を考えたときにどんな橋であればいいと思いますか？お一人ずつコメントをお願いします。

竹中：先ほども言いましたが、既存の関門橋もすごく愛着がありますので門司の観光という面でもせひ今の橋を活かしつつ、また門司の活性化につながるような結果になってほしいと思っています。新しい橋をつくることばかりにとらわれず、相互の発展を望めるプロジェクトにしたいですね。新しい橋自体の魅力としては、和田さんも言われたように単なる流通という部分だけではなくやはり軌道系も通すということもおもしろいと思います。山陰方面にも近くなるので、そういった利点を活かせる橋にしたいし、またあまり注目度の高くない日明地区にとってもプラスになるような橋をめざしたいと思っています。それと最後に、英語で海峡のことを“チャンネル”と言いますよね。ふたつの都市のチャンネル、ふたつの橋のチャンネル、まあいわば「2ちゃんねる」という部分で良くも悪いもいろんなことが言い合える場所が必要だと感じました。この「2ちゃんねる」というのをキーワードに、今後とも今回のシンポジウムのような言いたいことを言い合える場がもっとあればいいですね。

田淵：私は先ほどから何度も言っているように、まず人が歩ける橋をぜひつくっていただきたいと思っています。そして道の駅などを周辺につくったりして、もっとたくさんの方が集まるようなきっかけになればいいと思いますね。

豊川：新しい橋のルートは、日明の西港といった北九州中の食べ物が集まる場所です。先ほど観光の話もありましたが、関門のタコやフグ、カキにアワビなどさまざまな名物がありますので、そういう食の面での発展も期待できますね。北九州も長い海岸線を持ちながらなかなか人が集まる場所が少なくなっていますの

で、西港の市場に彦島、そして下関の市場がつながってそういった賑わいのあるところになってほしいです。そしてやっぱり21世紀にできる橋ですからデザインにもこだわって、未来に向けて北九州、また関門・下関の自慢になるような橋になることを願っています。

和田：私からはまず現実的なことがひとつと、夢的なお話がひとつあります。まず現実的に橋をつくった際の金額的な問題というのが、この話を進める上でかなり問題視されると思います。道路公団が民営化されて今ひとつ実験的な試みとして、今まではインターチェンジを降りなければその地域には行けませんでした。サービスエリアができたところからETCを使ってそこから出入りができるようになる、ということをやっているそうです。彦島にサービスエリアができインターチェンジがもう少し先のところできるとします。それが実現すれば収益性も高まりますし、金銭面での問題も少し解決に向かうのではないかと考えています。そしてもうひとつ、こちらは私の夢のお話なんですけど、下関では8月13日に海峡をはさんだ花火大会というのがございます。これは下関の観光の財産のひとつで、新しい橋ができれば橋ができればぜひその橋でナイアガラの花火をやってほしいなということです。橋を使ってナイアガラの花火がダーツと流れて、これはきっと国内ではまだ見られないものです。北九州市の皿倉山などからでも、とにかくあらゆるところから橋全体がまるで燃えているような美しさを見ることができる。これは両市を全国的にも話題にできることだと思います。いつか実現できたらいいですね。

坂本：みなさん、どうもありがとうございました。橋は陸と陸をつなぐだけではなくて、ひとつの空間を形成していくものとして存在します。新しい橋ができるということは、下関の市民の方にも北九州の市民の方にも海峡空間のすばらしさをもう一度確認し合えるすばらしいことだと改めて実感しました。そしてそれをきっかけにさまざまな施設建設やイベント計画等も進みまちづくりの進展が期待できると思っています。九州というのはある意味ひとつ独立したイメージがあると思いますが、それが逆に関門海峡という空間の意味を深くしています。東アジアの玄関口であるこの地域に新しい橋ができ、それがみなさん喜びになり自慢になる。今回のシンポジウムは、私たちにとって新しい橋が持つ可能性を改めて再認識させてくれる時間でした。これからもこのような時間を多く持ち、みなさんで議論していきながらその気持ちを盛り上げていけたらと思っています。つたないコーディネーターでしたが、最後までお付き合いいただきありがとうございました。



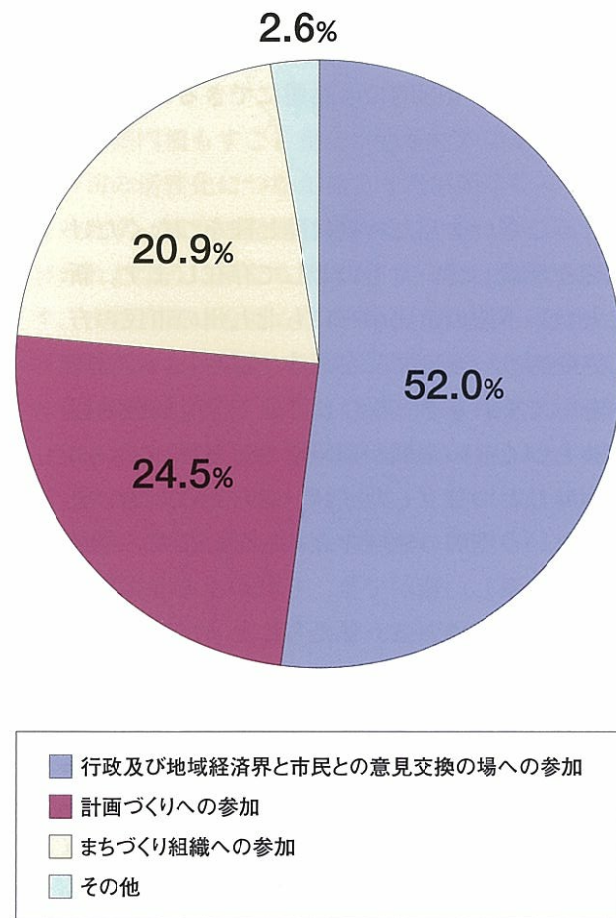
●来場者アンケート集計結果(抜粋)

- ・アンケート実施方法:所定の用紙による選択・記述式(シンポジウム会場にて実施)
- ・有効回答数:196名(来場者の約70%)

今後、関門海峡道路構想を含む関門地域のまちづくり、地域活性化に向けて市民のみなさんができることは何だと思われますか。(複数回答)

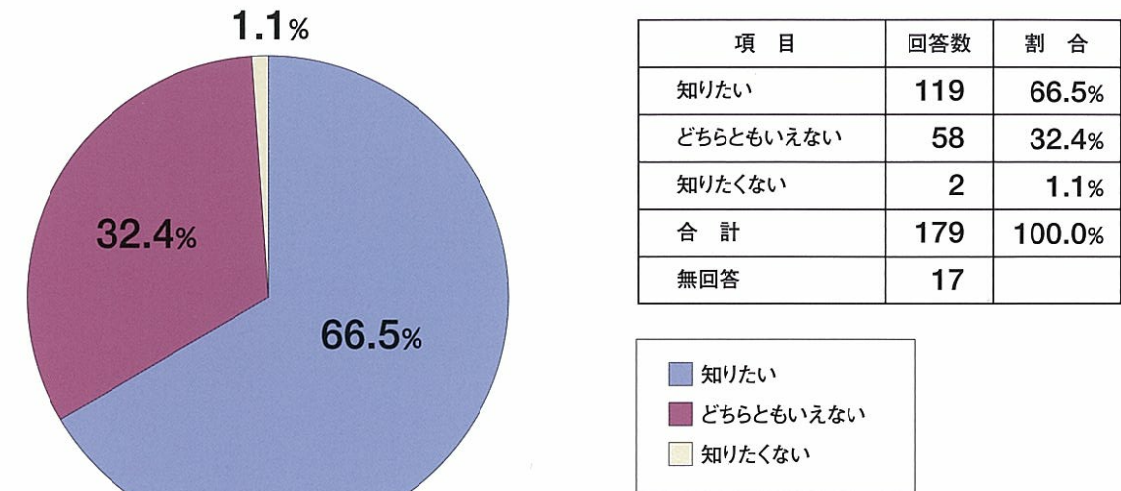
集計結果を見ると、「行政及び地域経済界と市民との意見交換の場への参加」が52%を占め、次いで「計画づくりへの参加」、「まちづくり組織への参加」の順となっています。

項目	回答数	割合
行政及び地域経済界と市民との意見交換の場への参加	102	52.0%
計画づくりへの参加	48	24.5%
まちづくり組織への参加	41	20.9%
その他	5	2.6%
合計	196	100.0%
無回答	21	



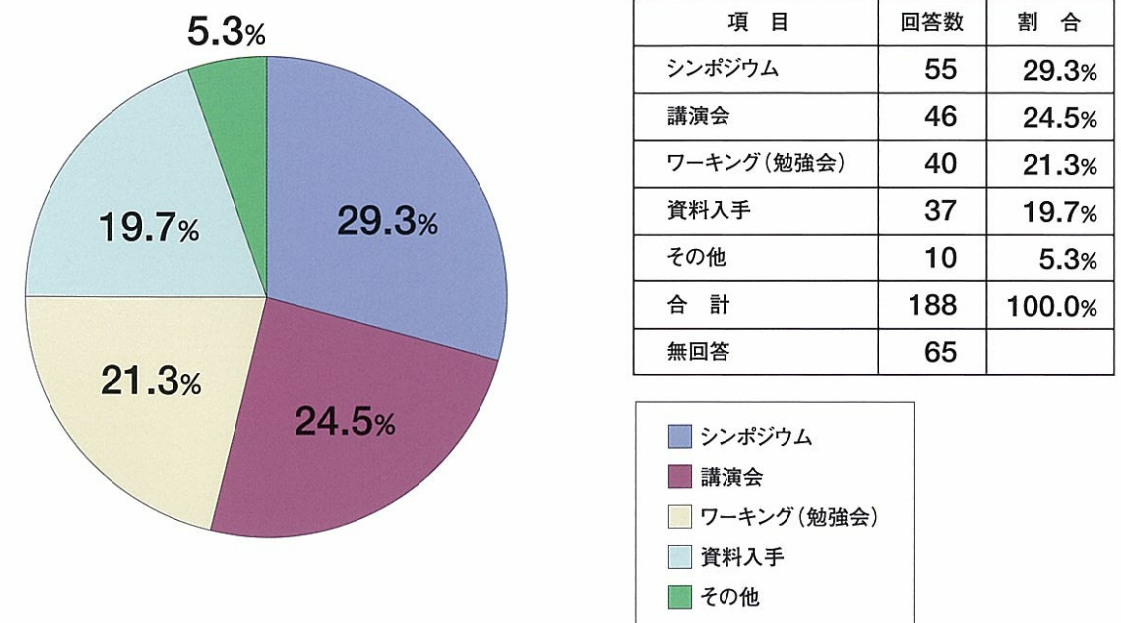
関門海峡道路についてもっと詳しくお知りになりたいですか。

回答者の70%弱の方が、関門海峡道路を「もっと詳しく知りたい」と答えています。

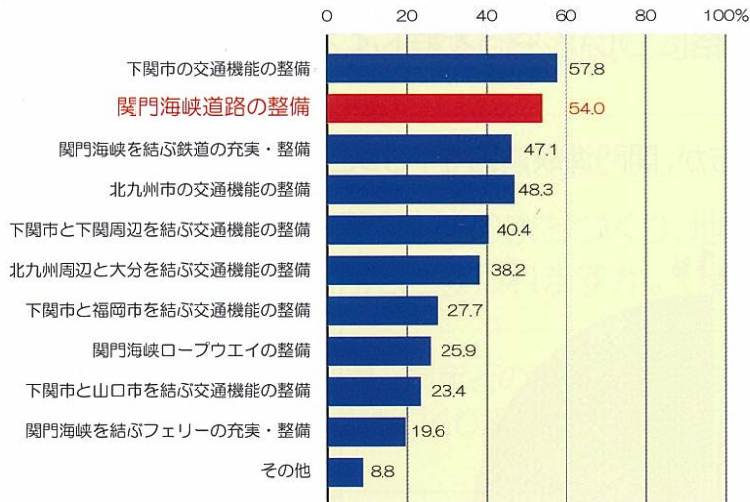


上記で知りたいとお答えになった方へ。どのような方法が詳しく知る場合に有効だと思われますか。(複数回答)

集計結果を見ると、「シンポジウム」約29%、「講演会」約25%、「ワーキング(勉強会)」約21%、「資料入手」約20%、「その他」約5%となっています。



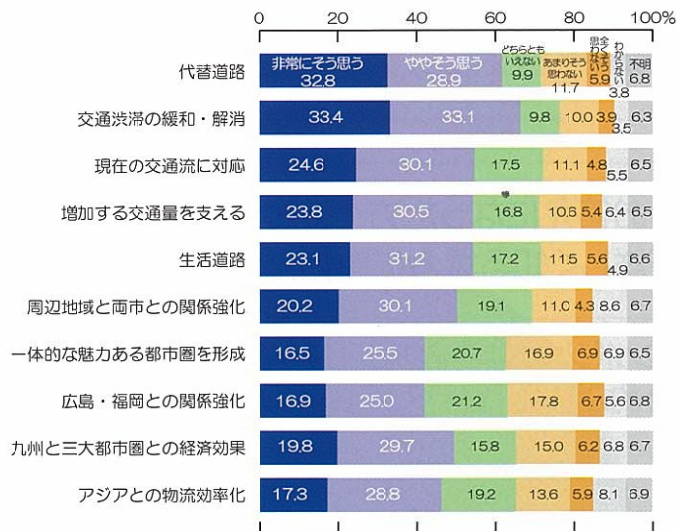
●私達が期待する交通網整備



出所) 山口県・福岡県市民アンケート結果 (平成13年)

今後整備が望まれる交通施設等についての要望が強いのは、①下関市内の交通機能の整備、②関門海峡道路の整備、③関門海峡を結ぶ鉄道の充実・整備の順となっています。

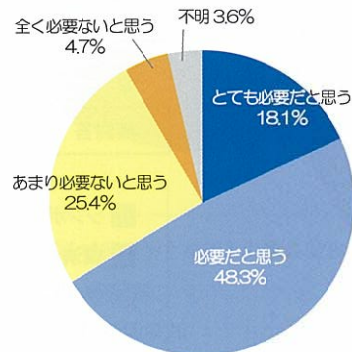
●関門海峡道路への私達の期待



出所) 山口県・福岡県市民アンケート結果 (平成13年)

関門海峡道路に対する市民の期待では、「代替道路」、「交通渋滞の緩和・解消」などをあげています。

●関門海峡道路への私達の声



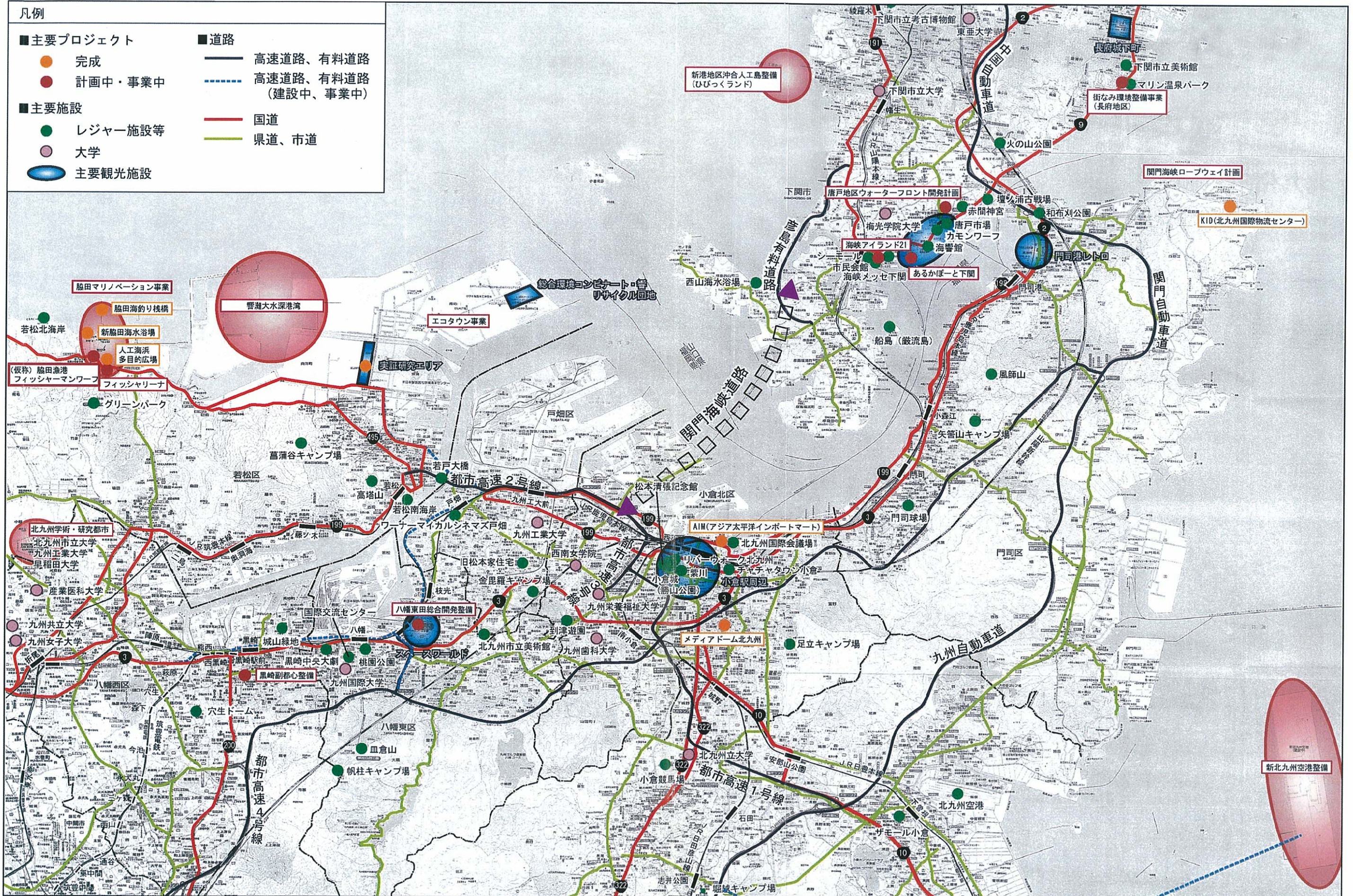
出所) 山口県・福岡県市民アンケート結果 (平成13年)

全体では、66%の市民が「必要」という回答をしています。

プロジェクトマップ

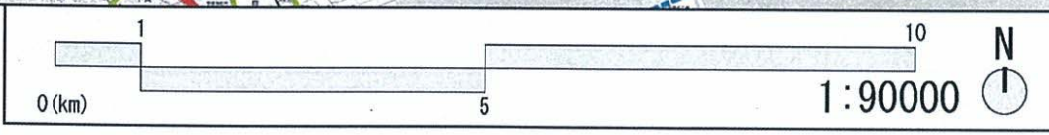
凡例

- | | |
|---|---|
| <p>■ 主要プロジェクト</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 完成 ● 計画中・事業中 <p>■ 主要施設</p> <ul style="list-style-type: none"> ● レジャー施設等 ● 大学 ● 主要観光施設 | <p>■ 道路</p> <ul style="list-style-type: none"> — 高速道路、有料道路 - - - 高速道路、有料道路 (建設中、事業中) — 国道 — 県道、市道 |
|---|---|



PROJECT MAP

新北九州空港整備



Romantic Strait
SYMPOSIUM