

先進地視察研修会REPORT (北九州市)

代表幹事 吉岡 慧治

■はじめに

平成 22 年度先進地視察として北九州市を訪問してきた。視察候補地を決めるにあたっての経緯は、北九州市の成り立ちが 20 万都市クラスを筆頭にした旧 5 市（門司市、小倉市、若松市、八幡市、戸畑市）が合併して誕生した政令指定都市であるということだ。これは、当研究会が考えている 4 市 1 町（前橋市、高崎市、伊勢崎市、藤岡市、玉村町）のまとまりと大変よく似た状況であり、以前から注目していた都市であった。また、製鉄業を始めとした日本有数の重工業地帯を抱えた地区であり、合併当時は公害問題を抱え、環境イメージの悪い地域であることが知れ渡っていた。そういった都市が合併し政令指定都市となり、現在ではどのような状況になっているかを確認したかったというわけだ。

今回の視察は厳しい寒波のなか、1 月 31 日（月）～2 月 1 日（火）の日程で、事務局を含む専門委員 8 名が参加して行った。以下は私を含む、参加者有志の視察レポートである。

■北九州市企画文化局を訪問

北九州市企画文化局企画課より話を伺った。同市は、1963 年 4 月 1 日に全国で 6 番目の政令指定都市に昇格して約 48 年が経過する。

合併の背景・必要性については、

1. 5 市住民の生活圏の一体化（社会的背景）
2. 5 市間の行政協力の進展（社会的背景）
3. 北九州工業地帯の衰退（経済的背景）
4. 政令指定都市への昇格という都市のイメージアップ

以上 4 つの項目を挙げていたが、合併後は諸問題の克服に尽力してきた。

現在では、北九州市の基本構想・基本計画である「元気発信！北九州プラン」で、街づくりの目標に「人と文化を育み、世界につながる、環境と技術のまち」を掲げ、各種の施策を進めている。また、同市は国から「環境モデル都市」選定を受けて、そのロードマップでもある「北九州市環境モデル都市行動計画(北九州グリーンフロンティアプラン)」を策定し、国内外の低炭素社会づくりを先導する様々な取り組みを推進しているとのことであった。

視察した感想としては、市の説明にあった通り、幅広い環境問題に関する人材教育・技術開発・産業育成・住環境整備・リサイクルなどすべての分野で様々な事業を進展させている様子がうかがえた。環境に関する新しい産業やベンチャー企業も続々と育っている様子であった。

都市の発展は、そこに住む市民の意識と希望、この地域を総力的に発展させたいというリーダーの先見力と長期的取り組みがあつて、ようやく成されるという典型的好例ではないかと思えた。将来に対するビジョンを明確に掲げ、市民総力で実現していくことの重要性を再確認できた有意義な視察であった。



■北九州市の5市対等合併について

専門委員 中島 資浩

北九州市は、1963年（昭和38年）に門司市、小倉市、若松市、八幡市、戸畑市の5市が対等合併し、誕生した。

門司市は国際貿易都市、小倉市は軍事・商工業都市、若松市は港湾都市（石炭積出）、八幡市は工業都市、戸畑市は文教・工業都市といった、それぞれ特長があった。

合併に至る経緯は、1931年から37年にかけての北九州工業地帯の生産力強化を目指した第1回目の合併運動を皮切りに、1943年には大戦中の軍事的効率性をテーマに第2回目の合併運動が展開され、その後、1947年から51年にかけて戦後の復興と広域的都市計画策定上の必要性から行われた第3回目の合併運動を経て、1960年、5市市長会における八幡市長の合併提案を機に、1963年2月10日に北九州市が発足、同年4月1日には全国で6番目の政令指定都市となった。この背景には、5市住民の生活圏の一体化と5市間の行政協力の必要性はもとより、重厚長大型産業の衰退から北九州工業地帯の産業体質改善の必要性の高まり、更には、政令指定都市への昇格により都市のイメージアップを図るという狙いがあったのだ。

一方、合併に当たっては、①地域格差の発生（場末論）すなわち中心をどこに置くかといった問題、②市民サービスの格差調整、③都市計画・継続事業の取り扱い、④市職員・市議会議員の処遇といった問題点もあった。しかし、一極集中を避け、地域の特性を生かしながら機能分担を前提とした都市構造論である多核都市論を展開し、また、市民生活に急激な変化を与えないために、各区の自主財源は当該各区の財源に当てることや、市議会議員・農業委員の任期を2年間自動延長するなど、合併特例法による経過措置制度（合併直後の5年間）を活用したこと、また、都市計画・継続事業の取り扱いは、合併後策定した新市のマスタープランの中で調整を行ったほか、旧5市職員の処遇の調整は事前に若干の調整をし、極端に差が出ないようにしたことなどが、合併実現の決め手となったとのことであった。



また、5市合併の評価としては、プラス面として、①広域的行政課題の克服、②市民生活の向上、③行財政の効率化、④産業の活性化、⑤政令指定都市化に伴う権限の拡大と財源の充実が挙げられ、一方、マイナス面として、①多核都市を目指したため、旧5市の均衡ある整備を優先した結果、百万都市にふさわしい都市機能の集積の遅れ、②文化施設等に利用効率が低いものも存在、③合併特例法による経過措置が財政の硬直化を招いたことなどが挙げられていた。



そして、合併後25年を経た現在、北九州市ルネッサンス構想により、「多核都市」から「均衡に配慮した集中型都市」へ転換を目指している。

また、経済的に壊滅的な打撃、経済の活性化は現在でも課題であるが、仮に5市合併がなければ、①新産業の育成等はできなかった、②国・地方とも厳しい財政状況の中、地方分権や少子高齢化の進展、環境問題、情報化など地方自治体が直面する高度で多様な仮題に十分対応できなかった、③上下水道・道路等インフラ整備の遅れなどを挙げていた。

～感想～

今回の視察先は、合併して50年近くが経過する北九州市であった。先にも触れたとおり、北九州市は5市による対等合併により、政令指定都市となったが、これまでの道のりは、決して平坦ではなかったと思う。しかし、地域の衰退を食い止め、新たな発展を狙った大変前向きな合併であり、市職員の説明からも、いかに地域の持っている潜在能力を引き出し、それをどう生かすかといった“大願成就”へ向けて様々な政策的な取り組みを推進して行くうえで、その精神が今でも脈々と受け継がれているという点を強く感じた。

そのことは、公害問題を抱える中で環境先進都市を目指し、エコタウンを中心に見事に環境先進都市として生まれ変わったこと、更には、北九州空港をリニューアルし、早朝から深夜まで東京羽田と北九州間を約20往復し、九州の新たな玄関口となったこと等に象徴される。

このように、危機感を克服するための合併、更には政令指定都市への移行は、私達の目指す群馬県中央地域において政令指定都市の実現を目指すためにも、大変参考になる、有意義な視察となった。

■ 確執はあっても 一緒になれば時が解決

専門委員 小島 秀薫

北九州市企画文化局を訪問し、合併後 50 年近くが経過する市の歩んできた道程を伺った。北九州市は 50 代の人間にとって、筑豊炭田の石炭エネルギーを利用した製鉄の町、というイメージが非常に強い。

この市を初めて訪ねたのは、1980 年頃のこと、当時は、(合併問題での訪問ではなかったが) 合併はしたものの、それは産業衰退からくる人口減少に歯止めをかけ、九州で成長著しい第 3 次産業都市「福岡市」に対抗するための手段であって、実際には、それぞれの旧 5 市が独立で活動している、という印象が強かった。

伺ってみると、当初多核都市を目指す、との目標の下、都市間均衡を重視したのだが、合併後 25 年を経て、均衡に配慮しつつも、集中型都市への転換を図ったとのことである。北九州市ルネッサンス構想と称して、丁度転換を図ろうとしている時の来訪であったのかもしれない。

今回の訪問では、この四半世紀で、公害問題の解決やら、リサイクルを中心とした工場の誘致など、「環境先進都市」をキーワードにまとまりのある都市に変わりつつある、と実感した。

自分達の町の合併を考えると、どうしても市民気質の違い、歴史的背景の相違といった点が気にかかるが、質問してみると、北九州市の場合も、各市で江戸時代は藩が異なるなど、の違いもあり、合併後もしばらくは旧 5 市の職員がそれぞれの OB 会を作っていたこともあったとのことであるが、それも合併後 50 年近くの時間が解決したとのことである。

もうひとつ、合併を考える上で教育の問題があるように思う。特に高校の学区が異なってお互いに、他のエリアの高校に進学できないと、将来の人的交流を阻害するように思えて、その点についても質問してみた。回答は、現在も学区はあって、同じ市内でも、学区をまたいでは進学できない制度になっているとのこと。とすれば、合併への隘路にはならないのだろうか。ただ、合併しようとしている市の、議員、行政職員、経済人、商店主などに、旧知がいれば、合併の抵抗も低減するようにも思うのだが。

今回の北九州市視察は、個人的には、合併後の長い時間の経過が町にどのような変化をもたらすか、だったのだが、旧 5 市であったことが歴史上の事実になり、過去のこととなり、合併当初のわだかまりも自然消滅していく、という感を強くした。種々確執はあっても、一緒になれば、時が解決する、という明るい(若干脳天気かもしれぬが)希望を抱いて、市役所を後にした。



■北九州エコタウンを訪問して

専門委員 清水 一也・山口 正敏

北九州エコタウンプラン事業は、「あらゆる廃棄物を他の産業分野の原料として活用し、最終的に廃棄物をゼロにすること（ゼロ・エミッション）」を目指し、資源循環型社会の構築を図る事業として、平成元年に響灘開発基本構想の策定から着手し、平成9年に国の承認を受け事業が開始されたものであり、環境政策と産業振興政策を統合した独自の地域政策を展開している。もともと北九州市は、産業構造として重厚長大産業を中心に、環境問題と共に歩んできた地域であり、公害と産業廃棄物の取り組みは長い歴史がある。これらがこの取り組みの基盤となっているのであろう。施設用地は港湾の埋立地に立地し、土地の確保が難しい我が海無し県としては羨ましい限りであった。



現地での視察は、全て見学プログラムが組まれており、見学者の目的によって多少変更が可能である。また学生の環境教育・産業教育などの見学も活発である。

この度の訪問は、エコタウンセンターで事業全体の概要説明を受け、実証研究エリア内の見学可能な事業所から、蛍光管リサイクル工場・廃木材、廃プラ再生工場の順に拝見した。地元企業や大手企業の実験プラント又は実証実験装置など、幅広い分野の企業が進出しているが、すでに事業化をしているエリアもある。全てを見学できるわけではないので、見学者受け入れ窓口を統一して、効率よく視察できるシステムになっている。また一部では有料となるものがある。

「見学スケジュール」午前の部の火曜日に訪問した。

	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日		
9:30～ 10:15	北九州エコタウン事業全体概要説明						
10:30～ 11:30	OA 医療	北九州市 内の 学校見学 日	蛍光管 廃木材 廃プラ (再生複合 材製造)	ペットボ トル 空き缶	北九州市 内の 学校見学 日	家電 飲料容器 自販機 (コカ・コー ラ)	ペットボ トル 医療
11:30～	※「別館・廃棄物研究施設」、「実証研究施設」、「風力発電事業」の (追加コース) 見学をご希望の方は、申込み時にその旨お知らせください。						

このエコタウン事業の優れている点は、行政と産業と研究機関の有機的な連携にあると思う。それぞれの企業は、新たな取り組みにこの産官学連携を背景として、そこから得た技術を国内はもとより海外（特にアジアや開発途上国）に売り出す姿勢、またそれを支援するシステムは、群馬県としても今後の参考としたい。

■門司港レトロ地区 ～ 観光まちづくり

専門委員 鈴木 孝尚

門司港レトロ地区は、門司港を中心とした歴史建造物を活用した観光地だ。多くの歴史を刻んだ建造物を観光用に再生して観光施設としている。1988年から整備を始め、1995年にグランドオープン。1998年には国土交通省の都市景観100選に選定され、近年の観光客数は220万人位で推移している。

1921年(大正10年)に三井物産の接客・宿泊施設として建てられた木造2階建ての国指定重要文化財である旧門司三井倶楽部の奥の純和風の座敷で昼食をすませ、内部を見学した。ハーフティンバー様式の本館と純和風建築の付属屋の調和が大正レトロ的であった。1922年にアインシュタイン夫妻が宿泊して「アインシュタインメモリアルルーム」が展示されている。いかに門司地区が国際港湾都市として栄えていたかを物語っている。

国指定重要文化財である門司港駅(1914年築)、海峡プラザ、旧大阪商船(1917年築)、門司港ホテル(1998年築 イタリア人建築家アルド・ロッシ作)、はね橋ブルーウィングもじ、旧門司税関(1912年築 1995年復元完成)、国際友好記念図書館(1995年築)、門司港レトロハイマート(1999年築 黒川紀章設計のタワーマンション 最上階門司港レトロ展望室)、そして観光物産館の港ハウス(1998年築)を足早に見学した。

特に、旧門司税関は、煉瓦造の外観ではあるが、内部の躯体は鉄骨造、屋根は木造で復元されており、2007年に近代化産業遺産に認定されている。見学時には、ギャラリーで、日米豪の高校生国際交流美術展が開かれていて門司港レトロの国際性の一端を表していた。また、税関常設展示コーナーでは国際港湾として栄華を極めた門司港の歴史を税関の視点から展示してあり、とても興味深いものであった。

また、ずっと前からあったかのように在るイタリア人建築家アルド・ロッシ作の門司港ホテルは、栄華期の歴史建造物や黒川紀章設計の近代的タワーマンション 門司港レトロハイマートの中心にあり、門司港レトロの都市景観の調和のリーダー的存在である。



北九州市の「門司港レトロ観光まちづくりプラン」を基に、産・官・民が連携して、観光振興の視点を重視しながらも、「訪れたいまち」を目指すためには「住みたいまち」になるべきであるという考えから、「観光振興」と「まちづくり」という二つの視点から計画づくりを行っている成果が徐々に上がってきているようである。

旧門司市(門司区の人口 10.4 万人)のままでは、今のようになっていたかわからない。政令指定都市(北九州市の人口 97.5 万人)となり、より多くの市民の英知が結集された結果かも知れない。北九州市全体では、年間 1,200 万人いる観光客数であり、門司港レトロ地区の観光客数 220 万人は知恵と工夫次第でまだまだ伸びる余地があると実感した。

「アジアの国際環境首都 北九州」を目指している北九州市のフロンティアスピリッツからすれば、門司港レトロ地区のサステナビリティは確実なものである。



※参考

門司レトロについて(門司港レトロ・観光情報サイト より)

■懐かしくて、新しい門司港

門司港の開港は明治 22 年(1889 年)。北九州の工業力と結びついて大陸貿易の基地となり、最盛期には、1 ヶ月に 200 隻近い外港客船が入港し、国内航路を含めて年間 600 万人近い乗降客がいたという。街には商社やビルディングが建ち並び、盛り場には、洋行客相手の店も多く、門司港の街を華やかに盛り上げていた。それから 100 年、潮騒やカモメの声は昔のまま、昔ながらの建物とあたらしい建物が混ざり合い、新しくて懐かしい門司港に生まれ変わった。粋でモダンな街、門司港。ここに来れば、忙しい毎日に忘れてきた大切なものが見つかるはずだ。

■門司港レトロの由来

「レトロ (RETRO)」とは、英語の「RETROSPECTIVE (懐古的)」を略した言葉。かつて国際貿易港として栄えた門司港には、当時の面影を偲ばせる古い街並みが残されている。この古い街並みと新しい都市機能をうまくミックスさせた都市型観光地をめざし、「門司港レトロ」と名付けられた。

◆門司港レトロ・観光情報サイト

http://www.retro-mojiko.jp/?page_id=8

先進地視察研修会日程 北九州市

期日 平成 23 年 1 月 31 日(月)～2 月 1 日(火)

1/31(MON.)

- 06:00 頃 (集合)JR 高崎駅・新幹線改札内
06:16 JR 高崎駅・発 新幹線たにがわ 470 号 ⇒ JR 東京駅・着 07:16 (乗換)
07:28 JR 東京駅・発 ⇒ JR 浜松町駅・着 7:33 (乗換)
07:40 浜松町駅・発 東京モノレール ⇒ 羽田空港第 1 ビル駅・着 08:02
09:05 羽田空港・発 スターフライヤー(SFJ75) ⇒ 北九州空港・着 10:55
11:15 頃 北九州空港・発 エアポートバスで市内(小倉北区)へ ※所要 40 分程度
12:00 頃 JR 小倉駅バスセンター・着
12:15 頃～ モノレールで昼食場所へ移動(小倉焼きうどん「いしん」)。昼食・休憩後、徒歩移動。
13:45 北九州市役所到着
14:00 企画文化局を訪問。政令指定都市関係視察 ～16:00
16:00 北九州市役所出発 適宜、タウンウォッチング
17:30 ホテル到着 チェックイン
18:00 頃～ 夕食懇親 市内「食堂ばんち松吾郎」～地の魚料理など～

<宿 泊> ホテル クラウンパレス小倉

北九州市小倉北区馬借 1-2-1

tel 093-511-4111; fax 093-511-4112

2/1(TUE.)

- 07:00～ 朝食(適宜)
08:50 ホテル出発。北九州エコタウンへ移動(ジャンボタクシー利用)
09:20 エコタウンセンター到着。視察 ～11:30
12:00～ 視察終了後、ジャンボタクシーで「門司港」へ移動。
昼食休憩 「和洋レストラン 三井倶楽部」
ショッピング・観光 「海峡プラザ」「門司港レトロ展望室」など
14:30 頃 門司港・発 帰路へ (ジャンボタクシー利用)
15:30 頃 北九州空港・着
16:35 北九州空港・発 スターフライヤー(SFJ84) ⇒ 羽田空港・着 18:00