

新基本構想における北九州市の空間的な位置づけ

北九州市の空間的な位置づけ

(1) “アジア大交流時代”の到来

日本においてアジアの国々に最も近い九州、その北端にある北九州市は、古くからアジアの窓口機能を果たしてきた。

現在、日本、中国、韓国、台湾、香港の3か国2地域で構成される東アジアは、北アメリカ（NAFTA）、EUとともに世界三極体制の一角として躍り出てきた。この東アジアでは、かつての日本を頂点とする垂直分業から水平分業へシフトし、域内貿易が活発化しており、生産拠点から巨大市場へと性格を変えつつある中国を中心に、急成長を遂げている。

さらに、地域統合の進むASEAN諸国やBRICSの一角であるインドなどを加えると、アジアは生産・需要面で世界の中心的位置を占める。そのため、モノの移動だけでなく、ヒト、カネ、情報の交流へ拡大し、“アジア大交流時代”を迎えている。

(2) 本市のアジアと日本における位置づけ

こうした背景を踏まえ、北九州市の長期ビジョンを策定するにあたって、本市の置かれた時間的、空間的ポジションを明確にする必要がある。時間的とは、時代潮流を見据えつつ地域の歴史的蓄積を活用することであり、具体的にはモノづくり技術の蓄積、整備された物流基盤の活用、環境技術の蓄積、そしてアジアとの交流実績などである。

他方、空間的とは、世界経済の成長の極である環黄海経済圏の東端にあること、20世紀後半の世界経済の成長の極であった太平洋ベルトの西端にあること、地方分権時代において九州ブロックを牽引する福北大都市圏の重要な構成地域であると同時に、下関市とともに九州ブロックと中国ブロックの結節点であること、環周防灘・東九州の拠点であることなどである。

(3) 本市の九州における位置づけ

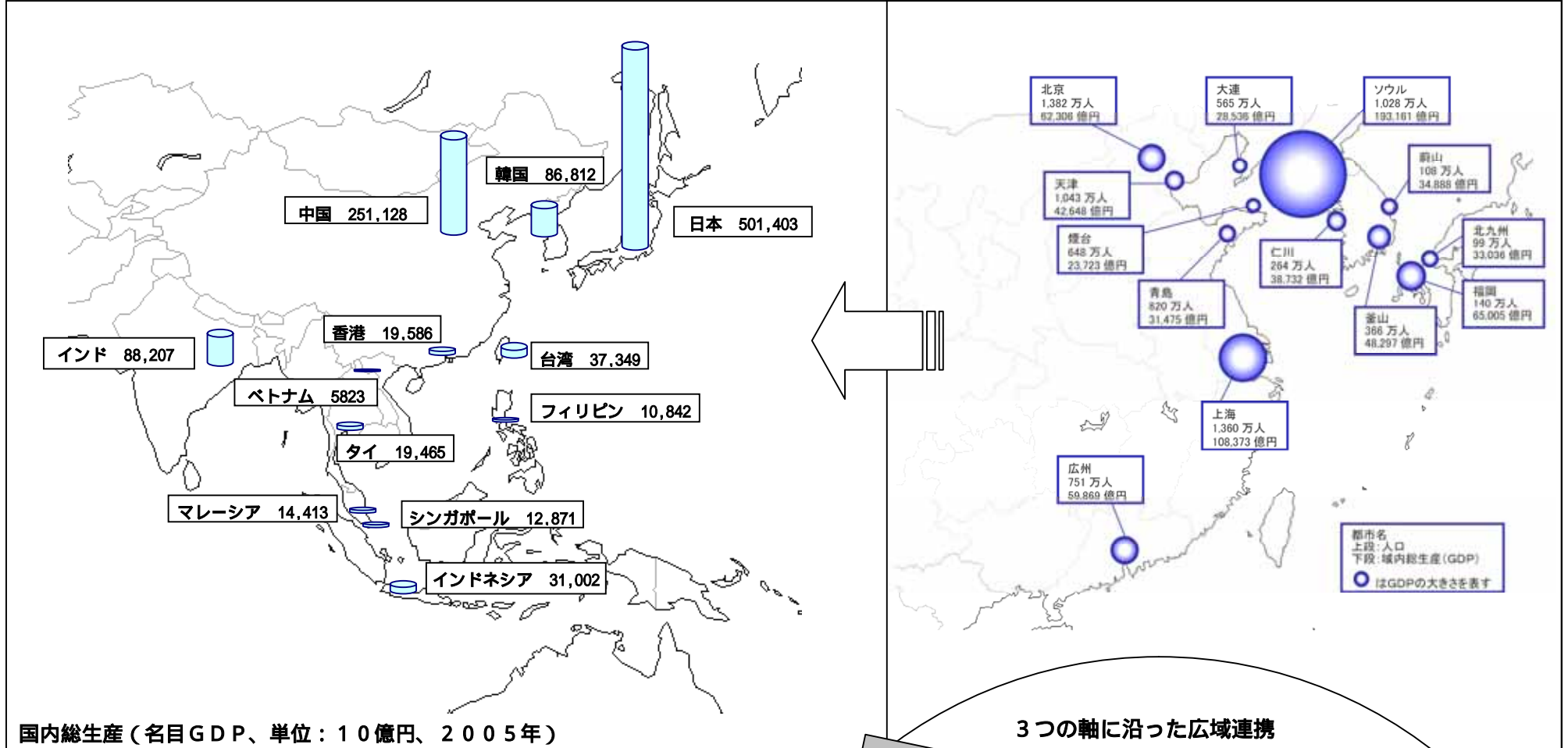
本市は、西九州軸と東九州軸の結節点である。地域開発が著しく進んだ西九州軸に比べ、東九州軸は、東九州自動車道の整備が遅れるなど、今後の発展が期待されている。

一方、西九州軸は、平成23年には九州新幹線が全線開通し、ますます活況を呈することが予想される。さらに、将来的な道州制の導入や成長するアジアとの関係のとり方を考えると、本市としては、九州全体を視野に入れた広域連携を強化する必要がある。

(4) 3つの軸に沿った広域連携とアジアのゲートウェイ

成長するアジアの巨大都市は人口が1千万人を超える都市も多く、こうした都市とどう対峙していくかを考えたとき、国内にあって広域的な都市連携によって対応すべきである。

本市では、これまで福北連携、関門連携を中心に広域連携を進めてきた。九州新幹線の開通により、九州の中核管理都市としての機能がさらに高まることが予想される福岡市との連携は今後さらに重要になる。この福北連携を核とした西九州軸の広域連携を強化し、熊本県や鹿児島県も視野に入れる必要がある。



国内総生産（名目GDP、単位：10億円、2005年）

一方、大分県では、ダイハツ九州大分工場や大分キャノンなどの自動車やIC関連企業の集積が進んでおり、産業連携をはじめ東九州軸との広域連携も重視しなければならない。

また、中国ブロックにおいては、地勢上、アジアとの窓口機能を果たし得るのは下関港のみであり、あとは関西ブロックの神戸港などに頼らざるを得ない。そこで、九州ブロックと中国ブロックを結節する本市と下関市が連携し、中国ブロックにおけるアジアの窓口機能を発揮することは、両市の発展にとって極めて重要である。そのため、下関市を核とした中国ブロックとの広域連携を進めていくべきである。

このように、3つの軸に沿った広域連携により、本市としては、すでに整った空港や港湾などの国際物流基盤や知的基盤としての北九州学術研究都市、アジアの主要都市とのネットワーク、環境を中心とする国際協力の実績などを活用しながら、貿易・投資、観光、産学連携、学術・文化などの分野で活発に交流を行い、賑わいが創出されるアジアのゲートウェイの役割を果たしたい。

その際、東アジアに軸足を置きつつも、今後の成長が期待されるASEAN諸国やインドなどとの交流を進める必要がある。

(5) 北九州都市圏の発展

北九州都市圏について、その勢力分布である都市圏人口（通勤依存率3%以上）をみると、203万人（9市18町1村）である。今後は、超高齢・人口減少社会の進展に伴い行政効率の低下が懸念されるなかで、北九州都市圏のリーダー都市として本市は、行政施設の相互利用や行政サービスの共同実施などを含め近隣市町村との広域連携を積極的に推進していかなければならない。

3つの軸に沿った広域連携とアジアのゲートウェイ

福北大都市圏