

## 「伊都<sup>しま</sup>斯馬テクノポリス」の夢アイデア

熊「志摩半島の夢興しが絶好の機会を迎えてる！」

八「何だい、新型コロナで気もそぞろっていうのに……夢興しだなんて」

熊「新型、新型って委縮するなよ。新時代を拓くのは偏に発想力だ。来し方を見よ。未来を見据えよ。鳥の目で見よ。どうだい、まるで違う風景が見えてこねえかい」

八「ふむふむ、で、言いたいことって何？ ちゃんと聴きますよ」

熊「地下に金の鉱脈があるって知ったら、おめえ、ほおっちやおれねえだろ？」

八「何言ってるんだよ、じれってえなあ、もう。明日にも行って、ここ掘れワンワンってやるにきまったら」

熊「聞いて驚くな。あそこ、Q大が移転してきたろ。教官にアンケート、取ったかどうかしれねえが、やりてえ研究テーマがわんさとでてきた、ちゅうんだな。特に工学系、理学系、それに医学系から、ジャンルも宇宙系、生命系、海洋・大気・環境系、社会資本系……」

八「あたりめえだろ、それが学者の務めじゃねえか」

熊「じゃあ、なんで実現しねえんだ」

八「……………」

熊「個々人がバラバラに思っているだけなんだよ。きっと……。教官の先生たち、忙しいらしくって、誰も率先してやろうって言わねえらしい」

八「おまけに月給もすくねえらしいな」

熊「そうなんだ。もっと上げなきゃ。科学と教育こそ国家戦略のかなめだよ」

八「そんな天下国家の話か。俺だって忙しいんだ。結論から聞かせてくれ」

熊「最高学府。こいつあ宝の山だ。脳みそに刻まれた英知。八つつあんには猫に小判かもしれないねえがな、産学官すべてがよだれを垂らしてほしがってらあ。ってことは、テクノポリス（産官学住 complex）が地下に眠っているってことだ。やる気と火付け役だけだよ。必要なのは」

八「なるほど、現在はQ大だけがポツンと。後は空き地だらけやもんな」

熊「そうそう、テクノポリス用に温存されているようなもんだ」

八「シリコンバレーってあったな。サンフランシスコだっけ、あんなん求めるわけか」（注-1）

熊「やっどイメージが湧いてきたようだな」

八「ほやけど、あんな不便な所にくるんかいな。バスしか通っていないやん」

熊「ほ！ いいところ気づいたな。交通体系がダメなんだ。軌道系を忘れてる」

八「聞いたことある。国際的な学会なんて不便で開催できねえとか。ちょっと調べてみるか」

### ●軌道系がなぜ必要か

1) 現在、教職員も学生もバイクやマイカー通いなので、構内は車で溢れ、訪問者は駐車場を探すのに無駄な時間を費やす。部外者へのサービス精神に欠ける。

2) 学生、教員とのほろ酔いの“呑ミニケーション”ができず、生涯の財産となる子弟間の人格的な交わりが不足する。豊かな感性が育たない懸念、先輩から後輩への繋ぎができない懸念がある。

3) 土木学会全国大会がQ大キャンパスで行われた際、某先生は、空港から地下鉄経由で急いだにも関わらず、バスのピストン輸送がダメで発表時間に間に合わなかった。今後、大型会議は忌避され続ける懸念がある。

4) テクノポリスの充実には、遠来の（マイカーではない）来訪者への交通サービスが不可欠。

5) エネルギー政策とも相まって、世界的にも道路系と軌道系の役割分担が見直されつつある（藻谷氏の寄稿文を参照のこと）（注-2）

6) 軌道系は、定時性、大量性、（マイカーでは不可能な）読書・居眠り許容性という機能を持っている。これと個別輸送中心の道路系、双方の機能を具現すべき（注-3）。

7) 福岡都市圏のバス網の充実に住み慣れた市民には都合がよいが、来訪者には（わかりにくく）不親切極まりなく、こちらへのサービスにも力を入れるべき（注-2）。

熊「感心、感心！ よく調べたな。必要なことはこれで判った。じゃ、どうするかってことだ」

八「2, 3人、友達に聞いてみたんだ。したら、財源はどうする、どこ通すんだ、てなことを言い出して、だから無理だって・・・否定から始めるんやな。どうすれば実現するか、じゃねえんだ。話になんね」

熊「お疲れさま。やりもせず、<sup>はな</sup>端から諦めてる。いつから日本人はこうなった？」

八「ま、天下国家論はともかく、俺たちで実現のレールを敷いてみっか。まずはルートのイメージだ。

J R筑肥線の今宿駅～学研都市駅付近から分岐し、途中、2駅で九大東門、そして構内のメイン道路を外縁を通過して南門に向かう。グローバルホテル、“伊都の湯どころ”付近、あるいは旧志摩町の中心部付近にまで延伸して南下する。筑肥線への接続は前原駅付近。馬蹄形のルートでどうだい」

熊「わかった。乗りかかった船だ。その構想で行けるとこまで行ってみるか」

八「この際、温故知新だ。事例研究をやってみっか」

（数日後）

熊「私鉄経営でおもしろいのが見つかった。阪急電鉄だ。当初は田んぼの真ん中を走るんで乗客は僅かだった。そこで小林一三が打った手が、沿線の住宅地分譲と大衆娯楽施設の開設だ。これが今日の宝塚歌劇団だし沿道の市街地開発に結び付いた。今やドル箱路線、ウハウハだよ」

八「なるほど、需要の開拓だな。私鉄だからできるってわけか」

熊「都市計画部局と交通部局が手を組めばすむことさ。何事も交流と連携だよ。交通発生源を計画的に張り付けたらいい。テクノポリスの各施設、学生寮とかアジア国際村なんかを（注-4）」

八「伊都も志摩（斯馬）も魏志倭人伝に登場する、弥生時代を先駆ける地域だ。邪馬台国、卑弥呼と思しきお墓なんか歴史探訪ルートになると全国からファンが押し寄せる。宇宙開発がテクノポリスのテーマになれば若田光一宇宙飛行士もいるし世界が注目するよ。様々な目的の人びとが乗客になってくれたら採算性も向上する。為せば成る……てことだよ。何も難しいことあねえ」

熊「ここまで来たら正解は赤ん坊でも判る。この案を公開して“この指と止まれ”ってやりゃいいんだ」

八「そう。研究会を創る。この際、夢を広げて、新・邪馬台国テクノポリスってどうだい」

熊「となると、北部九州全域って話。筑後平野も吉野ヶ里も視野に入ってくる。古代との結合が新時代を先駆けるんだ」

熊「古代の息吹、かぁ。で、呼びかけ人がいるな。強力な助っ人はQ大の卒業生だ。母校愛に満ちる有志がコアとなって九経連経由で傘下団体に呼びかける。軌道系の研究は土木教室で決まりだな」

八「市長さんも学長さんもやる気満々（注-1、注-3）。メディアもほっとかない」  
熊「法に基づくアジアのゲートウェイが本格化するんだ。中央も一丸となって応援するさ。財源なんて降ってくらあ。一々語るまでもなかる」（完）

注-1：糸島市広報誌「いとしま」2019.4.1号「久保千春×月形祐二市長トップ対談」における久保千春九大総長発言「米国のシリコンバレーのようなものができればと思っています」

注-3：「同上トップ対談」月形市長発言「中期的な視点で定時制・高速性・輸送力などを考えた場合に、新しい公共交通も必要ではないかと感じているところです」（糸島市は基本調査済み）

注-2：藻谷氏の指摘（2019.5.7 西日本新聞）

先般、福岡市中央区渡辺通の電気ビル本館で講演をしたときのことだ。福岡空港着の飛行機が30分も遅れたので、空港からタクシーに乗ったら、午前11時台だったのに、6キロ少々を30分近くかかってしまった。これなら地下鉄で天神に出て歩いた方が速かったかもしれない。福岡県太宰府市の九州国立博物館で講演をした後に、JR博多駅から新幹線で岡山に向かった時も少々困った。夕方なので車で最寄りのJR駅に出るには時間がかかると言われ、西鉄太宰府駅まで歩き、西鉄二日市駅で急行に乗り換えたが、終点の福岡（天神）駅で地下鉄に乗り換えたのでは、乗りたい新幹線に間に合わない。そこで西鉄春日原駅で降りて、JRの春日駅まで歩き、博多駅に出た。以上の経験に共通する問題は「福岡周辺はあちこち渋滞が激しいのに、電車網は必ずしも便利にできていない」ということだ。都市圏が急速に成長した過去数十年間に、逆に相当数の鉄軌道路線を廃止してきた、全国でもまれにみる地域である。路線バスは発達しているが、諸外国のようにBRT（専用道などを走行する大量輸送や定時に優れたバス高速輸送システム）がないので、渋滞に巻き込まれることも多い。

◆ ◆

福岡空港から電気ビルへは、地下鉄七隈線の博多駅延伸が完成すれば便利になる。だがそもそも路面電車の循環線を残していれば、博多駅から西進する、あるいは天神駅から南下する、というもっと分かりやすい行き方ができた。同じく循環線が残っていれば、博多駅や天神地区から博多港への移動も、特に観光客にはずっと便利だ。バスもあるが、バスと路面電車では外来者にとって、分かりやすさに雲泥の差がある。西鉄天神大牟田線とJR鹿児島線の乗り換えも、地下鉄空港線の開通時に廃止された筑肥線の姪浜一博多間が残っていれば、西鉄平尾駅で乗り換えられた。廃止は旧国鉄時代の決定だが、鉄道を残そうという動きは当時なぜ盛り上がらなかったのだろうか。旧甘木線が甘木鉄道となって機能している現状を見るにつけ、この区間や旧勝田線も残っていれば、便利に機能していたのではないかと思う。

2007年の旧西鉄宮地岳線の東半分廃止も疑問だ。沿線の宮地嶽神社も津屋崎の海岸も、外来者にとって魅力的な観光地だ。西鉄単体では存続が無理だったとしても、路盤を自治体保有とする上下分離方式など、工夫の余地はあったのではないか。

◆ ◆

そもそも福岡は、住民も地元政治も伝統的に自家用車中心主義で、公共交通への関心が乏しくないか。象徴的だったのは、福岡市長が博多駅と博多港を結ぶロープウエー構想を、反対の多さゆえに取り下げた件だ。そこまで否定すべき構想だったのだろうか。反対者には、自家用車を持たずバスを乗りこなせない外来者（観光客や出張者）への配慮というものが、どれだけあったのだろうか。

「アジアの福岡」を名乗る以上、アジアをはじめ海外の諸都市で公共の鉄軌道網の充実がどれだけ真剣に進められているのかを、議員諸氏は自分のお金と目で深く学ぶべきだ。とりわけLRT（次世代型路面電車システム）新設は地下鉄よりもずっと安く、バスよりも外来客に分かりやすいということで、世界中でめじろ押しだ。ロープウエーがダメだと言うなら、なぜ路面電車の循環線や呉服町線の復活が議論にならないのか。そんなことでは、高雄や上海、香港に取り残されかねない。平成も終わりである。そろそろ頭の中の「昭和の常識」を、21世紀の国際社会の常識にリニューアルしてほしい。

（注-4）アジア国際村構想（前略）

〈国土形成計画法での九州は、アジアのゲートウェイという位置づけ。当地にはQ大移転後、国際化の波が押し寄せている。テーマは多文化共生型地域づくり。参考とした一つはパリにある国際大学都市だ。主に留学生のためにパリ南端に創られた学生寮群。日本館、イタリア館、モロッコ館……。

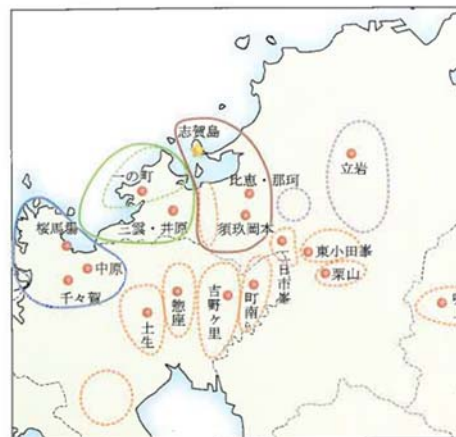
志摩半島は、弥生時代の先頭を切って大陸人を受け入れてきた。今まさにそのタイミングである。

そのシンボリックな中核施設が「アジア国際村」。補助金頼りではなく、財政的に自立するために、九州各県、並びにアジア諸国のアンテナショップを開き、それらのお国自慢産品を販売したり、観光その他情報を提供したりする、いわば常設国際見本市。カゴシマ館には薩摩焼酎がずらり。ミヤザキ館では和牛やキャビアの試食も。タイ館ではトムヤムクンなど評判だ。お陰で連日、ミニ国際博覧会なみにごった返している。そこでの稼ぎが上納されて村の経営が成り立ち、本館では外国人研修や国際交流、留学生のケアなどが行われている。福岡都市圏に初上陸した異邦人は、数日間、この施設で九州の情報を仕入れたり、自動車運転の訓練を受けたりして管内ドライブに向かう。（注：糸島市が進めている「国際村構想とも矛盾せず、かつ同構想には含まれない機能を提案している）



伊都・志摩の歴史・風土

I 邪馬台国の時代



『魏志』倭人伝に記された30国のうち、対馬国、一支国、末盧国、伊都国、奴国以外は比定地が定まっていない。北部九州で確認されている多くの遺跡が倭人の国々に取まるのであろうか。

4-1 弥生時代における北部九州の主要道跡

上段2図は「邪馬台国を支えた国々」（榎原英夫 糸島市立伊都国歴史博物館館長）による



伊都国の平原古墳は卑弥呼の墓と考えられる理由

(左) 副葬品から見える女王のゴージャスな世界  
日本の古墳を先駆ける古墳

内行花文鏡



(右) 国宝：銅鏡 40 面や玉類等が出土。  
高貴な女性用装飾品