

九州・新長期ビジョン

～ 都市と自然、アジアが身近な
21世紀のフロンティア九州～

平成 1 4 年 4 月

国土交通省 九州地方整備局

あいさつ

～ 21世紀のフロンティア九州をめざして～

近年の我が国の社会経済情勢は、環境問題の深刻化、少子高齢化や情報化、国際化の進展等の大きな変化に直面するとともに、バブル崩壊後の長期的経済停滞から脱することができない状況にあります。

国、地方ともに財政状況は極めて厳しく、歳出構造の見直しとともに、限られた財政資金の効率的かつ効果的な活用が求められています。

九州の国土づくり、地域づくりにおいても、アジア諸国と近接する地域ならではのグローバルな視点を取り入れつつ、九州の地形、豊かな自然、歴史、文化などといった地域特性を活かし、地域密着型のものに変革する必要があります。

国土交通省九州地方整備局は、平成13年1月6日行政改革の一環として、旧運輸省第四港湾建設局と旧建設省九州地方建設局の統合により設置されました。これにより、九州地方の都市、住宅、河川、道路、港湾、空港、営繕事業など幅広い分野の社会資本整備を所掌するとともに、国の直轄事業のほか、県や市町村が行う補助事業や建設・不動産行政など、より地域に深く関係する分野も所掌することになりました。

九州地方整備局では、この統合のメリットを活かし、今後の整備局所管事業のあり方を「九州・新長期ビジョン検討調査会（会長：矢田俊文九州大学大学院経済学研究院教授）」の指導の下、住民等のアンケート調査や九州各地域の懇談会で得られた意見などを踏まえ、「九州・新長期ビジョン～都市と自然、アジアが身近な21世紀のフロンティア九州～」としてここにとりまとめました。

このビジョンは、今後、九州地方整備局の施策展開に反映することになりますが、各県、各市町村等においても、それぞれの役割を踏まえつつ具体的な事業計画の策定やその推進に活用されることを願うものです。

また、本ビジョンは、おおむね10～15年後を目途としていますが、今後の九州を取り巻く社会経済情勢を的確に捉えつつ、フォローアップを行うとともに、必要に応じて適宜見直しを行っていきます。

平成14年4月

九州地方整備局長

江頭 和彦

～九州らしさを活かして～

21世紀は変革の時代であります。IT革命という歴史の長期波動の転換期を迎え、グローバル化が本格化し、知識社会の到来が確実なものとなりつつあります。他方、地球環境問題はますます深刻化し、日本社会の少子高齢化の進展は、人々の暮らしのあり方を根底から問い直しています。このような状況のなかにあつて、戦後営々として築かれ、定着してきた日本の社会システムも徹底的な変革を求められています。

このような中で、地域の人々の産業と生活にかかわる社会資本整備の長期的方向付けの指針となる国土計画も、時代状況を見すえながら、新たな策定が求められています。国土計画は、全国的な国土整備というマクロ的視点と地域の人々の産業と暮らしというミクロ的視点の融合の中で作成されるべきものであり、両視点を融合する意味で「ブロック単位」での計画が要の役割を担っています。このような認識のもと、九州地方整備局では、行政改革の一環として新たに発足したことを契機にして、九州の社会資本整備の長期的指針としての「九州・新長期ビジョン」を策定されました。

平成13年7月に九州地方整備局長より、「九州・新長期ビジョン検討調査会」に対して、九州地方のおおむね10～15年後の将来像を踏まえた社会資本整備の方向を示す「長期ビジョン」の策定について、審議するよう依頼がありました。これを受けて、20名からなる「検討調査会」において3回にわたる慎重審議を経て、九州の国土計画とも位置づけられる「新長期ビジョン」の取りまとめをおこないました。

「調査会」では、幅広い分野からの様々な意見が交換されるとともに、日本の国土のなかでの“九州らしさ”をどのように認識し、計画に反映させるかが大きな焦点となりました。九州は、豊かな自然を生産や生活の糧として享受するとともに、洪水被害、土砂崩れ、火山噴火など度重なる自然災害を蒙ってきました。他方、人口50～200万人規模の中核・中核都市圏が適度に分布し、教育・文化、医療・福祉、金融・消費、行政・情報などの都市的機能の集積拠点として、周辺の人々の暮らしを支えてきました。高度情報化、高齢化のなかでこのような都市機能拠点の適度な分布もまた九州が活用すべき大きな利点であります。また、中国・韓国をはじめとするアジアの急成長とボーダレス化のなかで、これらの地域に最も近い九州の戦略上の優位さは、すでに大きな効果を発揮しつつあります。九州の特徴をこのように捉え、九州・新長期ビジョンの基本コンセプトを「都市と自然、アジアが身近な21世紀のフロンティア九州」としました。

具体的には3つの基本方向を提示しています。

第一は、人々のもっとも身近な安全と安心を確保するため、自然環境の保全と災害の防止につとめ、国土の保全につとめること。

第二に、クオリティ・オブ・ライフ（生活の質）が問われる時代にあって、適度に分布する「都市圏」の教育・文化、医療・福祉、情報・行政など高度都市機能を整備・充実するとともに、中小都市を核とし、農山漁村や離島・半島が一体となった「多自然居住地域」の基盤を整備すること。さらに、隣接する「都市圏」と「多自然居住地域」を有機的に結合させ、どこに住んでいても、多大な時間と費用をかけないで都市機能と豊かな自然を享受できる「都市・自然交流圏」を九州全域で多数形成していくこと。

第三に、このような「都市・自然交流圏」の核となる8つの「基幹都市圏」を高速交通・通信ネットワークで結合し、九州の一体化を推進するとともに、国際交流基盤の整備によって、環黄海・環日本海・環東シナ海の経済圏の形成を強化し、あわせて「九州広域国際交流圏」の本格的確立を図ること。

財政制約、環境制約のもとで、九州における社会資本整備を取り巻く状況は一層厳しくなるなかで、九州の将来を見通し、地域の人々の暮らしと経済を豊かにするという視点から、必要な社会資本の整備は引き続き着実に進めていくことが不可欠であります。その際、住民や自治体、NPOなど多様な主体の参加と連携によるコミュニケーションの強化が必須であります。地域づくりを担う人材の育成をも重視しながら、このビジョンを九州地方の国土交通行政に活かされることを心から願うものであります。

平成14年4月

九州・新長期ビジョン検討調査会

会長 矢田俊文

目 次

あいさつ

第1章 九州の現状と課題	1
1-1 取り巻く社会の潮流と九州	
1-2 九州の地域特性	
1-3 九州各地で進められる地域づくり	
1-4 九州における社会資本整備の役割と今後の要請	
1-5 九州におけるこれからの地域づくりの課題	
第2章 九州の将来像	22
第3章 将来像の実現に向けた基本施策	25
3-1 基本施策の考え方	
3-2 暮らしを守る国土と環境の保全・再生	
3-3 自然と都市サービスを楽しむ都市・自然交流圏づくり	
3-4 地域の活力を支えるネットワーク型交流基盤づくり	
第4章 施策展開と推進方策	36
4-1 基本施策に沿った施策展開	
4-2 施策の推進方策	
第5章 今後の課題	54

あとがき

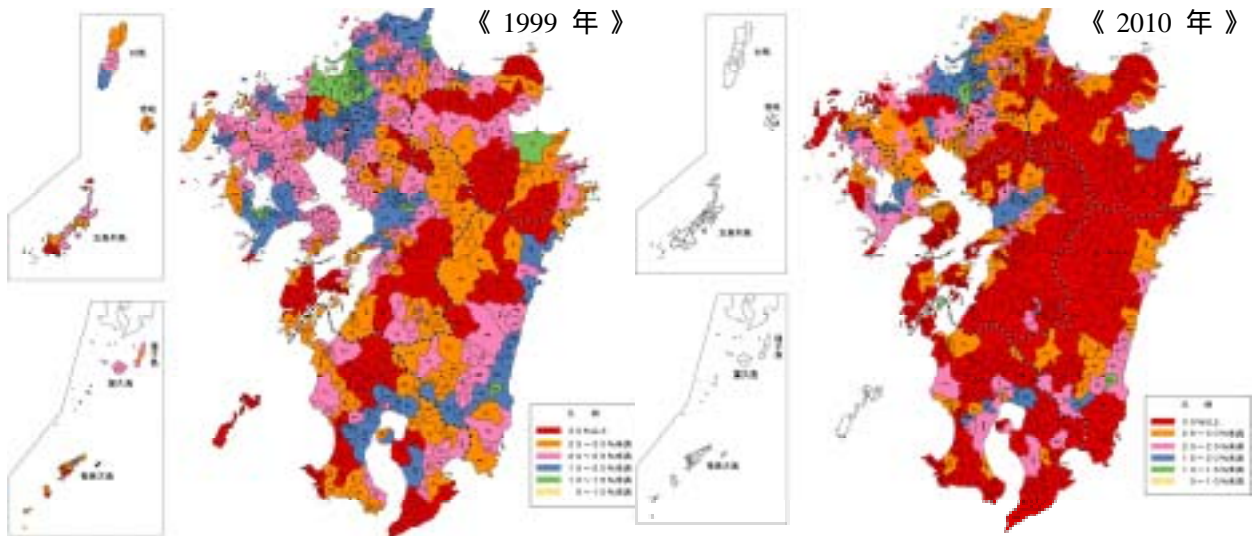
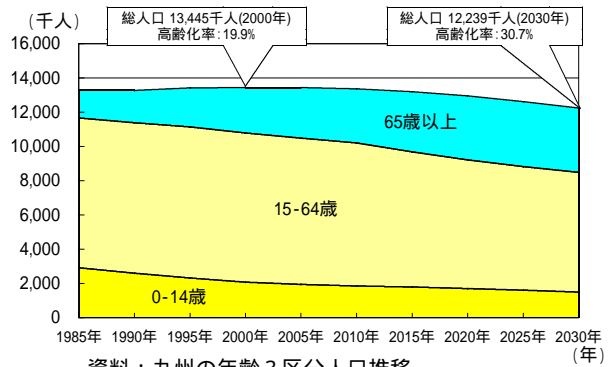
策定経緯

参考資料

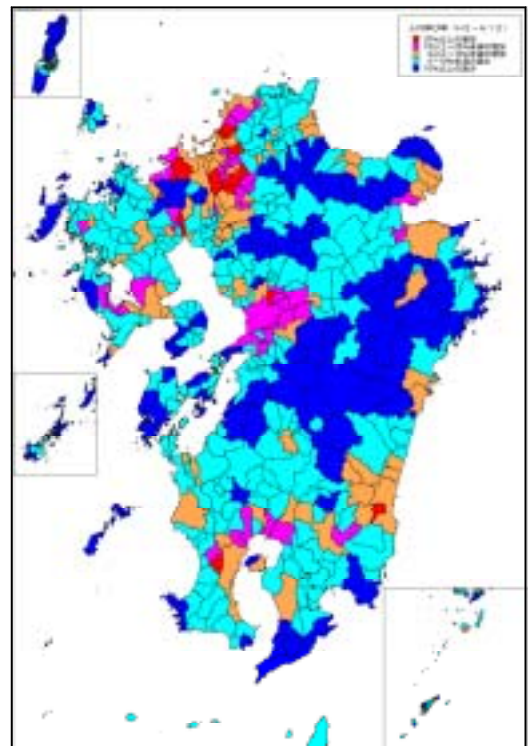
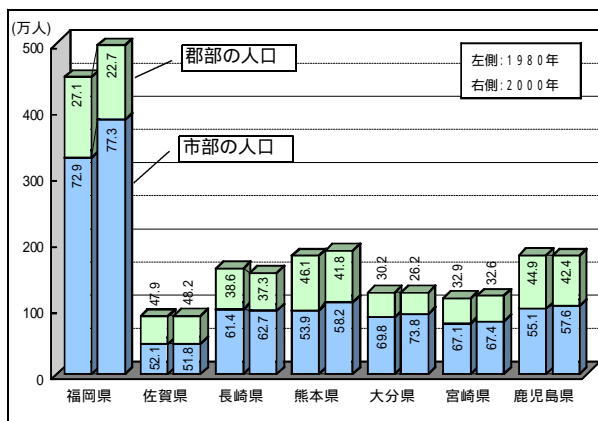
第1章 九州の現状と課題

1-1 取り巻く社会の潮流と九州 少子高齢化と過密・過疎化の進行

- ・少子化傾向の続く我が国では、21世紀初頭をピークに人口が減少し、それとともに高齢化が一層進行すると予測されている。
- ・すでに、九州では若者の流出等により人口減少県が出現し、全国を上回る速度で本格的な高齢社会に向かっている。

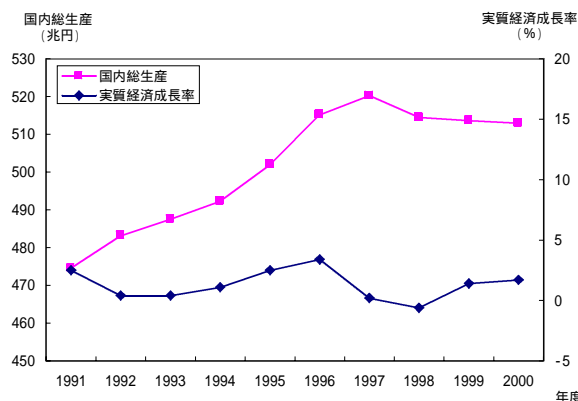


- ・こうした総人口の減少と並行して、人口や産業経済が中枢・中核都市へ集中し、農山漁村地域ではこれまでにない過疎化・高齢化が進行している。
- ・このようなことから、都市部においては、水の安定供給や都市防災、交通渋滞対策などの諸課題を抱え、農山漁村地域では自然環境及び農林漁業の維持が困難になるといった問題が起きている。



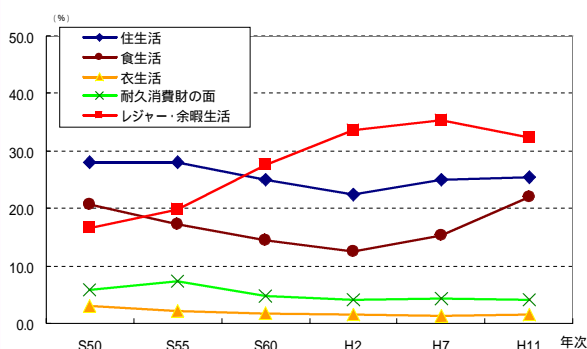
社会の成熟化と価値観の多様化

- ・現在、高度成長期やバブル経済を経て、社会に一定レベルのモノが満たされ、しかも、少子高齢化により人口が減少傾向にある中で、従来のような消費拡大による右肩上がりの経済成長は見込めない。国や地方において財政が逼迫する中、様々な分野での構造改革など、新たな社会経済システムへの対応が求められている。
- ・こうした社会の成熟化に伴い、昭和50年代後半以降、国民の生活の力点が「衣食住」だけではなく「レジャー・余暇生活」にも重きが置かれるようになり、それとともに「物の豊かさ」から「心の豊かさ」を重視する傾向が強くなるなど、価値観が大きく変化している。
- ・コンビニエンスストアの普及にみられる都市の24時間化、あるいは情報革新などに伴い、人々のライフスタイルも多様化している。



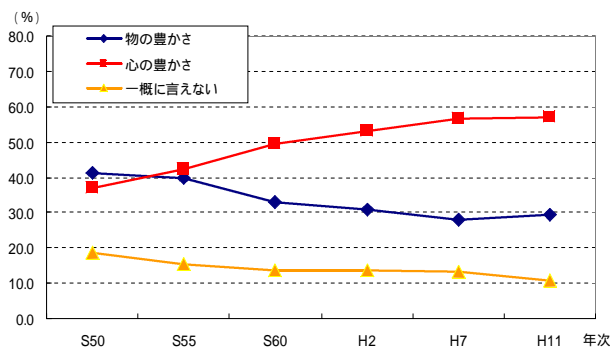
資料：H12年度国民経済計算（93 SNA）
内閣府経済社会総合研究所資料

図 1-5 国内総生産の推移



資料：各年国民世論調査

図 1-6 今後の生活の力点



資料：各年国民世論調査

図 1-7 物の豊かさとの心の豊かさ

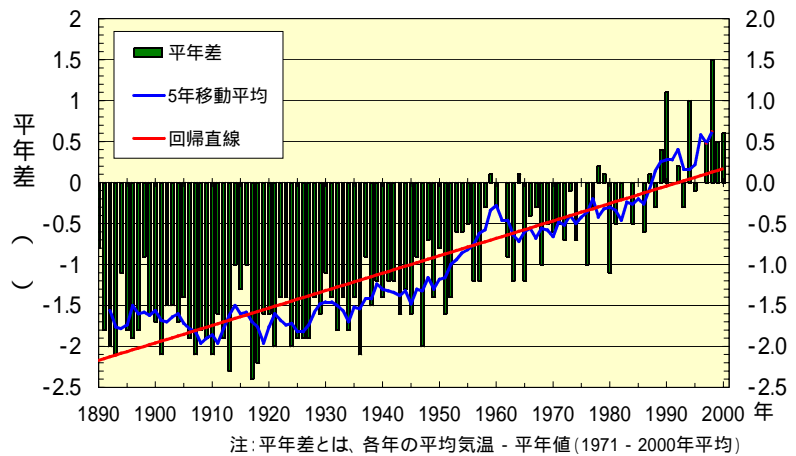
- ・また、ノーマライゼーションが浸透する中で、高齢者や身障者が社会参画する機会が増加し、社会基盤においてもバリアフリー化が進められている。
- ・さらに近年は、特定の対象者への障害を取り除こうとするだけでなく、初めからだれにでも利用しやすくするユニバーサルデザインの考え方に発展している。



写真 1-1 ノンステップバス

環境問題の深刻化

- ・地球温暖化やオゾン層の破壊などの地球規模に及ぶ環境問題がクローズアップされ、産業等各分野におけるCO₂の削減など、様々な対応が必要になっている。また、大気・水質汚染や騒音、廃棄物処理など生活環境の問題も依然として残されている。
- ・自然に恵まれた九州においても、瀬戸内海や有明・八代海等、閉鎖性水域をはじめ環境への関心の高まりが見られる。
- ・大量生産・消費・廃棄型の20世紀社会を省み、北九州市、大牟田市、水俣市の「エコタウン事業」など、環境に優しい地域づくり、循環型社会への取り組みも始まっている。また、企業や自治体によるISO14001の導入も増加している。

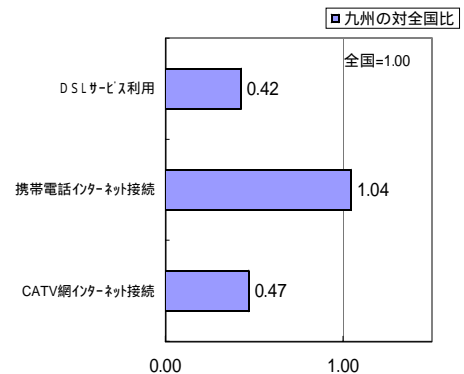


資料：気象庁福岡管区気象台

図 1-8 福岡の年平均気温平年差の経年変化

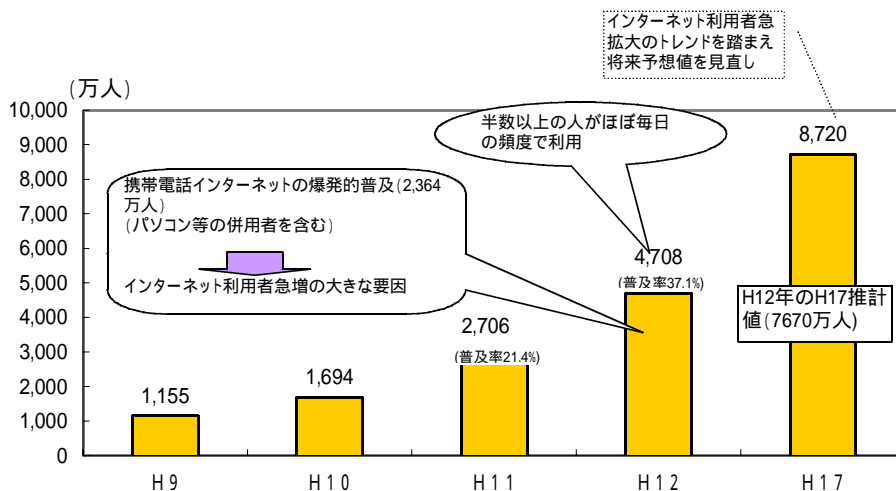
高度情報化

- ・高度情報化が進展しつつあり、特に急速なインターネットの普及は、個人レベルでも世界を舞台に活動できる環境をもたらしており、さらなる高速大容量通信が普及しつつある。九州の高度情報化は、全国に比べると遅れているが、地理的な条件を克服する手段として、離島や半島の多い九州ではその普及が望まれる。



資料：九州総合通信局（平成 13 年 12 月末）

図 1-9 九州のインターネット接続状況（人口比で全国と比較）



注：平成12年については、郵送アンケート調査結果によりインターネット利用者数を集計し、人口構成比について補正した上で、15～79歳のインターネット普及率及び利用者数を算出。（ただし、平成11年末までについては15～69歳）

資料：総務省

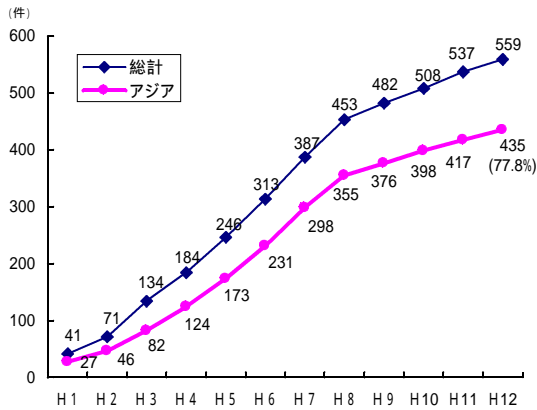
図 1-10 我が国のインターネットの普及状況

社会経済のグローバル化

- ・高度情報化や世界の市場経済化の進展により、確実に社会経済はグローバル化している。
- ・近年は、WTO加盟が決まった中国等の東アジア地域の生産拠点化が進んでおり、九州からもアジアを中心として企業の海外進出が進んでいる。
- ・また、九州における外貿コンテナの取扱量や出入国者数などもアジアを中心に増加傾向にある。
- ・我が国の「食料基地」あるいは「カーアイランド」、「シリコンアイランド」としての九州は、アジア諸国との相互依存関係を強めつつ、アジアとともに発展していくことが求められる。



図 1-11 中国における日本IT企業の主な生産拠点・研究開発拠点



資料：「九州・山口地場企業の海外進出 1996～2000」
/ (財)九州経済調査協会

図 1-12 九州企業の海外進出状況

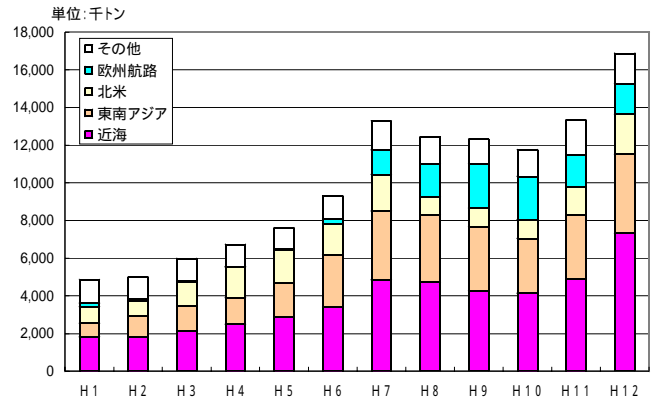
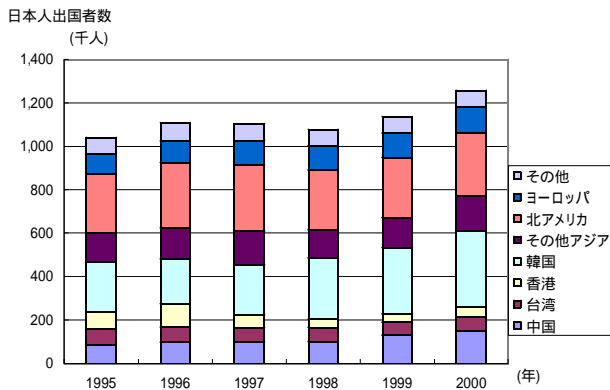
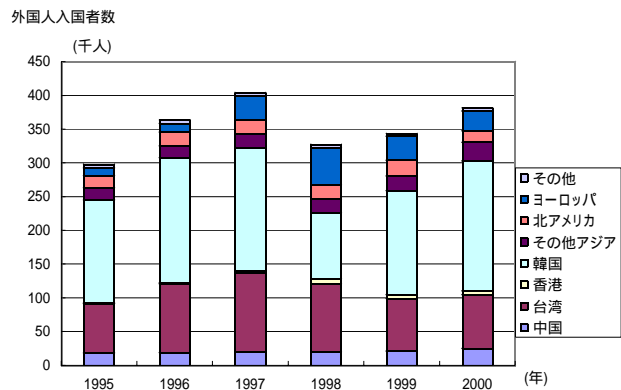


図 1-13 管内外貿定期コンテナ貨物航路別取扱量の推移



資料：各年出入国管理統計年報（法務省）

図 1-14 九州における日本人出国者数

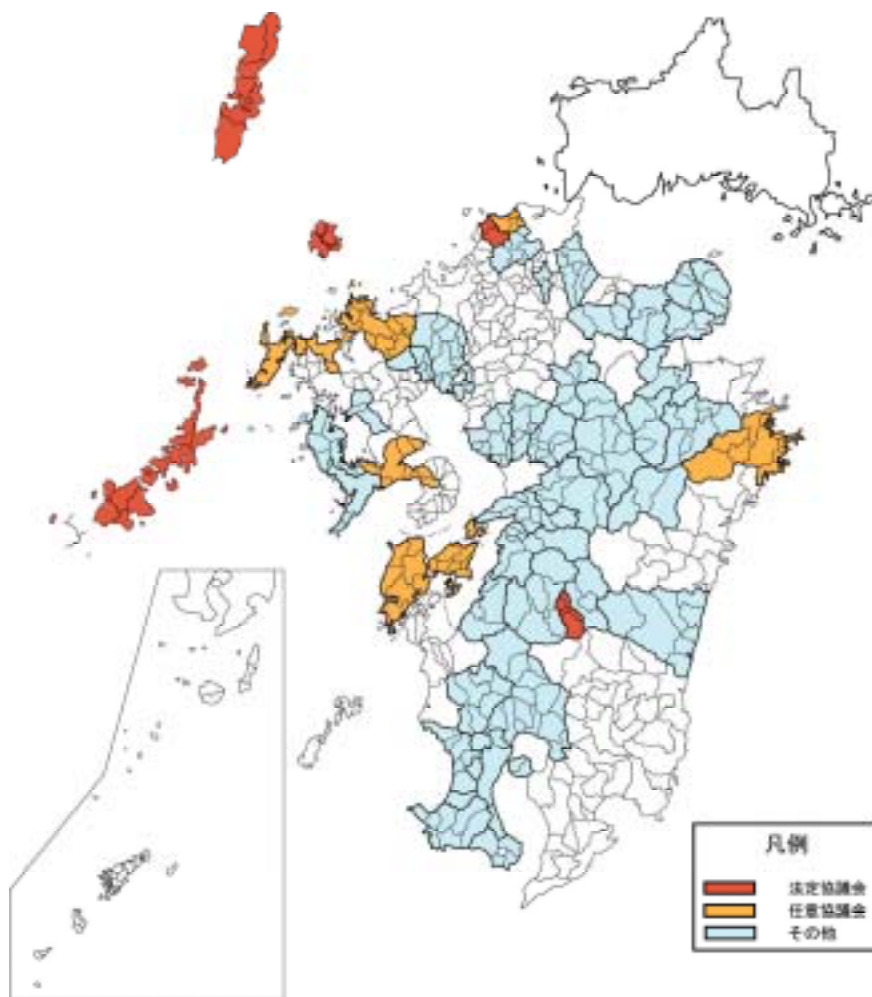


資料：各年入国管理統計年報（法務省）

図 1-15 九州における外国人入国者数

地方分権と住民参加の高まり

- ・地方分権の時代へと移行し、地域主導による個性的で自立した地域づくりへの転換が求められるようになってきた。
- ・こうした流れと相まって、市町村合併の動きも活発化し、九州でも多くの法定協議会や任意の協議会が発足している。



資料：データ九州(NO.1091 2001/9) / (財)九州経済調査協会

図 1-16 市町村合併の動き

- ・また、公共事業や社会問題に対する国民の意識が高まり、ボランティアやNPO等の活動が活発になってきた。九州でもすでに約400のNPOが法人としての認証を受け、活動を行っている。
- ・このような住民やNPOの地域づくりの参画を支援するとともに、行政の透明性を図るため、国や地方公共団体においても積極的にホームページ等を活用し、情報の提供と共有化に努めている。

表 1-1 九州の NPO 認証数

	NPO認証数
福岡県	166
佐賀県	30
長崎県	38
熊本県	62
大分県	38
宮崎県	33
鹿児島県	29
九州計	396
全国	5032

2001.12.14現在



図 1-17 九州地方整備局ホームページ

1-2 九州の地域特性

(1) 国土の中の九州

地理的・歴史的にアジアへの窓口

- ・九州は、朝鮮半島とは対馬海峡を隔てて隣接し、上海とは東京とほぼ同じ距離にあるなど、我が国の中でアジアに最も近い。
- ・古くは金印の時代から、また、遣唐使船や日明貿易、朱印船貿易などにもみられるように、九州の「みなと」を窓口にして韓国・中国、さらには東南アジアの国々などと交流を行い、もたらされた様々な文化文物は、九州地域のみならず我が国全体の発展に大きく寄与してきた。
- ・古代の北部九州、中世の博多、江戸期の長崎、幕末の鹿児島、明治以後の北九州など、九州に活気があった時期は、隣接するアジア地域をはじめとして海外との交流が高まった時期に符合している。

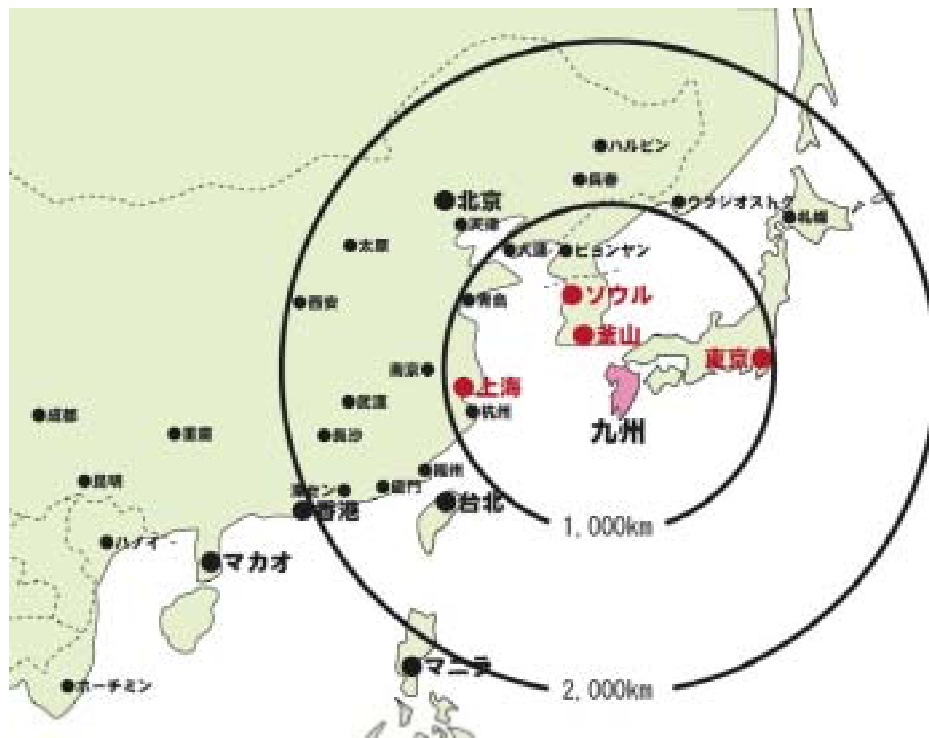
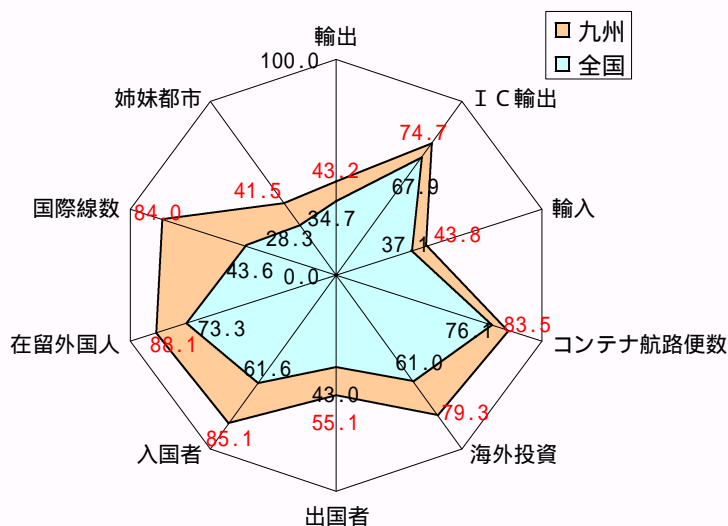


図 1-18 九州と東アジア諸都市の位置関係

- ・九州における貿易や企業進出、出入国者の諸外国に対するアジア地域の割合は全国平均よりも高く、近年、そのシェアが高まってきている。



資料：九州経済産業局資料（1998年）

図 1-19 アジアとの結び付き（対外国に占めるアジア諸国の比：対外国全体 = 100%）

一國に匹敵する九州の地域ポテンシャル

- ・九州の面積、人口、総生産は、総じて我が国の1割を占めている。
- ・これはオランダ一國とほぼ同じ値であり、九州は一國に匹敵する地域ポテンシャルを有していると言える。

表 1-2 九州の経済指標

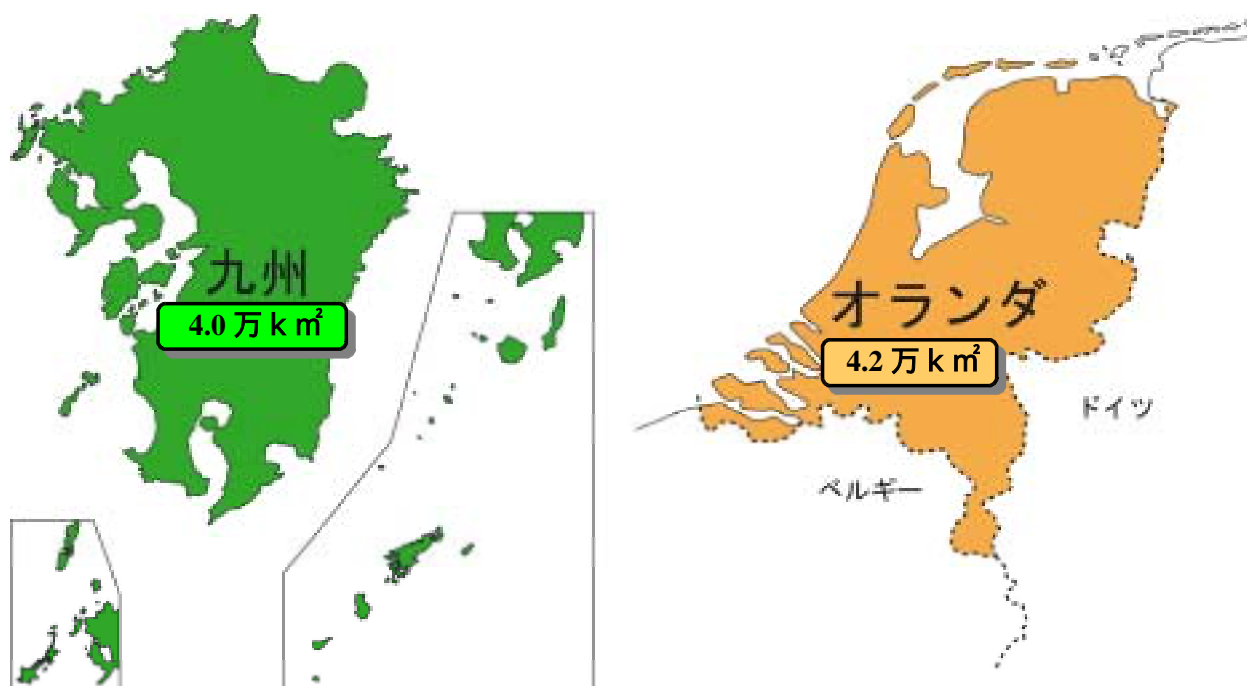
項目	九州	全国	対全国	備考
面積(Km ²)	39,897	377,864	10.6 %	1999年
人口(千人)	13,446	126,919	10.6 %	2000年
就業人口(千人)	6,689	67,003	10.0 %	1997年
総生産額(億円)	444,043	5,181,815	8.6 %	1998年
工業立地件数(件)	148	974	15.2 %	1999年
工業出荷額(億円)	192,198	2,945,015	6.5 %	1999年
農業粗生産額(億円)	17,266	92,574	18.7 %	2000年
自動車保有台数(千台)	8,593	75,525	11.4 %	2001年

資料) 面積、人口、就業人口 : 日本の統計2001(総務庁統計局)
 総生産額 : 県民経済計算年報「平成13年版」(内閣府)
 工業立地件数 : 工場立地動向調査(経済産業省)
 工業出荷額 : 工業統計表(経済産業省調査統計部)
 農業粗生産額 : 生産農業所得統計(農水省統計情報部)
 自動車保有台数 : 市区町村自動車保有車両数(国土交通省)

表 1-3 九州と諸外国との比較

項目	九州	オランダ	韓国	オーストラリア	備考
面積(Km ²)	39,897	41,526	99,268	7,741,220	1997年(九州:1999)
	(1.00)	(1.04)	(2.49)	(194.03)	
人口(千人)	13,452	15,604	45,991	18,532	1997年
	(1.00)	(1.16)	(3.42)	(1.38)	
GDP(百万\$)	354,744	391,283	317,079	364,514	1998年
	(1.00)	(1.10)	(0.89)	(1.03)	

出典) 面積、人口: 世界の統計2001(総務庁統計局)



自然災害が多い

- 九州は、山がちで傾斜地や火山が多い上、有明海沿岸の軟弱地盤や南九州のシラス、佐賀県北西部、長崎県北部一帯の地すべり地帯など特殊土壌地帯が分布しており、自然災害に対して脆弱な地域が多い。
- 加えて九州は台風常襲地帯でもあり、梅雨時の集中豪雨も多く、これらによる自然災害の発生も非常に多い。

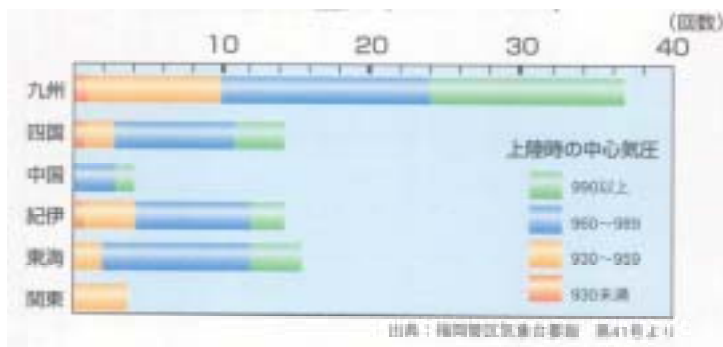
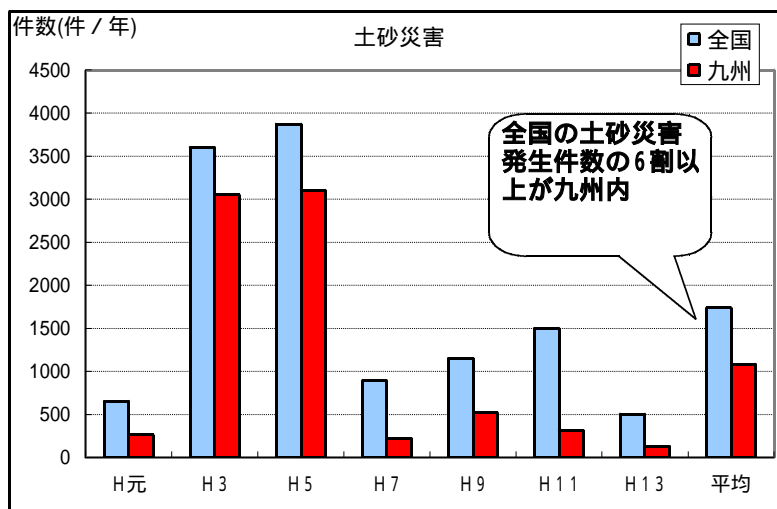


図 1-23 地域別台風上陸数(1955 ~ 1984年)



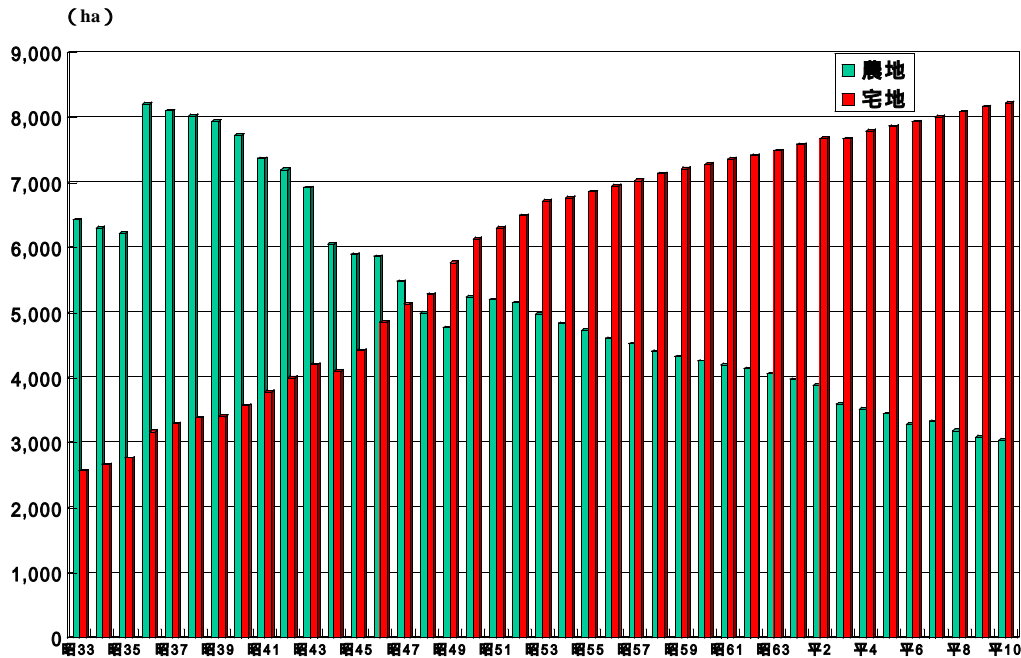
写真 1-2 鹿児島市竜ヶ水の土石流災害(平成5年8月)



土砂災害：土石流、地すべり、崖崩れ

図 1-24 全国と九州の土砂災害発生件数の比較

- ・近年、農地面積が減少し宅地化が進んでいる。これが浸水被害の一因ともなっている。
- ・その一方で、人口当たりの降水量が少ない北部九州のように、渇水の影響を受けやすい地域もある。
- ・また、地震の比較的少ない地域とされているが、過去には大きな地震災害も発生している。



出典：福岡市統計書（福岡市）

図 1-25 福岡市の宅地・農地の変化（昭和33年～平成10年）



写真 1-3 冠水に見舞われたJR博多駅付近
(平成11年6月)

単位面積当たりの降水量		ブロック名	人口1人当たりの降水量			
mm	mm		5,000	10,000	15,000	20,000
1,160		北海道				17,068
1,446		宮 北				9,514
1,348		関東内陸				4,971
1,500		関東沿岸				100
1,664		東 海				9,210
1,447		北 陸				9,872
1,744		近畿内陸				4,226
1,903		近畿沿岸				1,837
1,914		中部山岳				14,178
1,828		中部山岳				5,092
2,148		四 国				9,621
1,327		中国東部				3,991
1,443		中国西部				12,282
1,126		沖 縄				3,698
1,714		全 国				5,691

資料：国土庁「日本の水資源」

図 1-26 地域別単位面積及び人口別降水量

(3) 地域構造

ある程度の規模の都市が分散配置

- ・大化の改新による国郡里制によって布かれた9国を基本に発展してきた九州は、県庁所在都市を中心に、比較的規模の大きい都市が適度に分散している。
- ・その中で、福岡・北九州を中心とする圏域は3大都市圏に次ぐ都市集積が進んでいる。

表 1-4 30 万人以上都市の比較

	都市数	都市名
九州地方	7	福岡市、北九州市、熊本市、鹿児島市、大分市、長崎市、宮崎市
東北地方	4	仙台市、いわき市、郡山市、秋田市
中国地方	4	広島市、岡山市、倉敷市、福山市
四国地方	3	松山市、高松市、高知市

資料:平成 12 年度国勢調査



資料:平成 12 年度国勢調査

図 1-27 旧藩と現在の主要な都市の分布状況

主要な都市とは県庁所在地、または都市圏人口 30 万人以上の都市 (数値:平成 12 年度国勢調査)

福岡一極集中と東西間・南北間の格差

- ・九州の北部や西部は福岡を中心として人の動きが活発である。高速交通基盤の整備が遅れている大分ー宮崎間を含む東九州は、西九州に比べ人口や所得等の伸びが低い。



資料:旅客地域流動調査(H10)

図 1-28 九州県間旅客流動

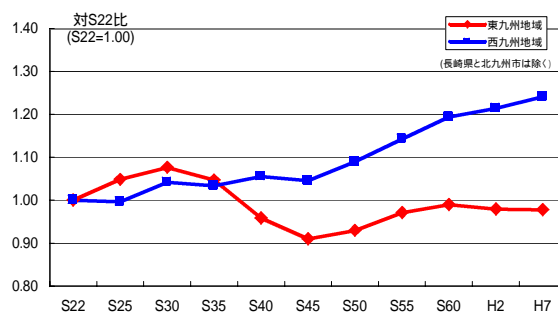


図 1-29 東九州地域と西九州地域の人口の変化

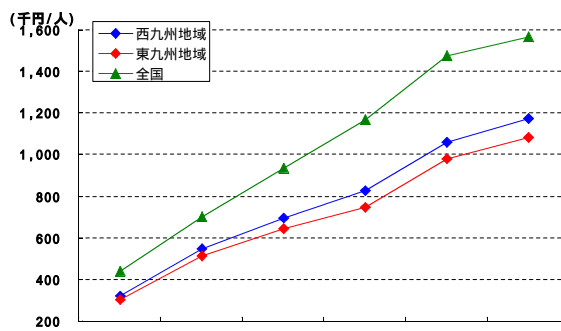


図 1-30 東九州地域と西九州地域の

人口一人当たり課税所得の変化

注) 西九州地域とは熊本県、佐賀県に福岡県と鹿児島県の西側を含めたエリア。また、東九州地域は大分県、宮崎県に福岡県と鹿児島県の東側を含めたエリア。なお、いずれも長崎市、北九州市を除く(資料:人口は各年国勢調査、所得は個人所得指標(日本マーケティング教育センター))

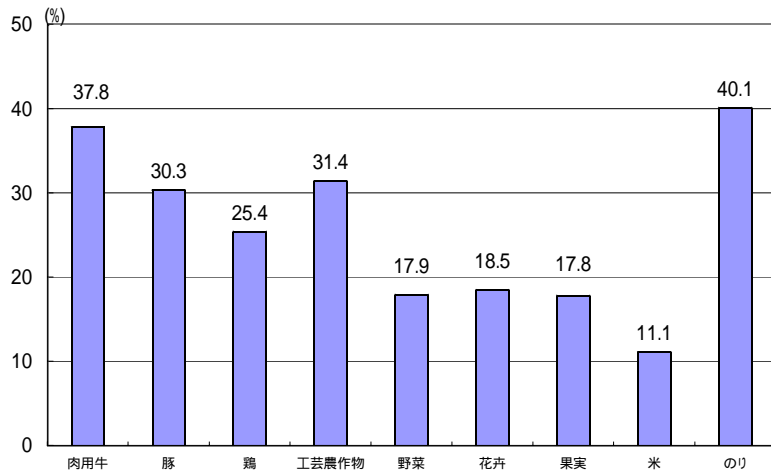
県境を超えた経済圏の形成

- ・民間の経済・社会活動は、博多港、北九州港、志布志港や福岡空港を海路・空路の玄関口として、すでに県境を超えた動きがでている。
- ・人々の生活行動も福岡ドームの野球チケットが九州各県で販売額を伸ばしていることや、JR九州の特急の名で呼ばれる「つばめ族」「かもめ族」にみられるように、週末や休日、九州各地から福岡に人が集まる現象をみても、人々の生活行動も広範囲になってきている。
- ・また、九州域内に止まらず、中国・四国地方とのイベント交流や共同観光PR、ケーブルテレビ局の設置など、ブロックを超えた経済活動もすでに行われている。

(4) 産業

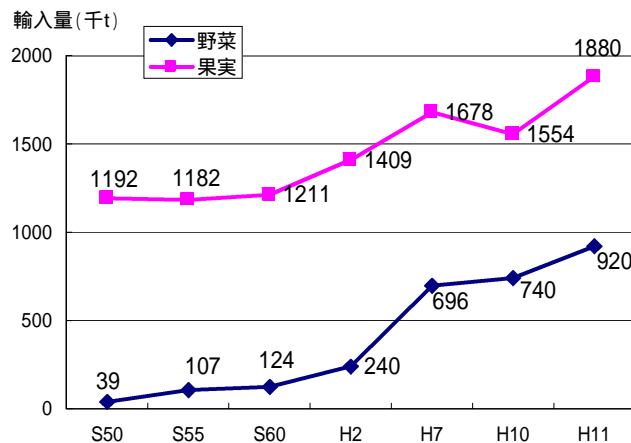
九州は食料・木材の供給基地

- ・農林水産業は、就業者数の大幅な減少が続いているが、農業粗生産額、林業粗生産額、漁業生産額は、各々全国の19%、17%、24%(平成12年)を占めるなど、九州は我が国固有数の食料・木材供給基地として、その役割を担っている。特に南九州は、農林水産業の占める割合が他の地方と比べて高い。
- ・しかしながら、近年は輸入農林水産物の増加による価格競争や後継者不足など、農林水産業を取り巻く環境は厳しさを増している。



資料:九州農林水産統計 2001

図 1-31 九州の農水産物生産額の対全国シェア (H12年)

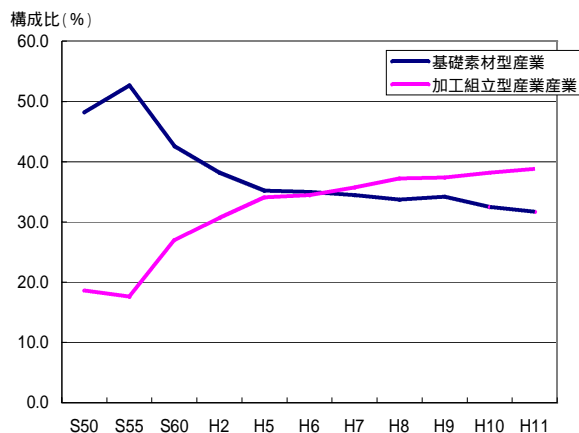


資料:財務省「日本貿易統計」

図 1-32 野菜・果実輸入量の推移

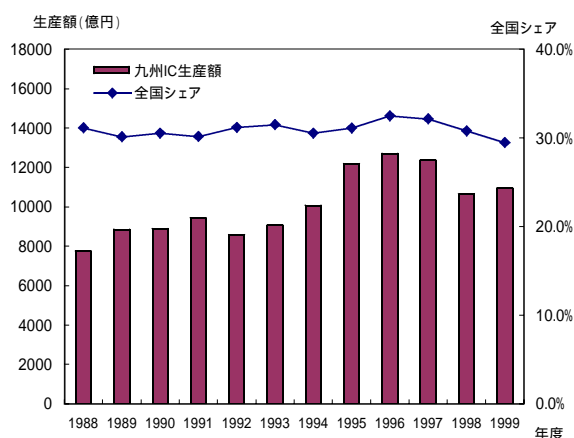
競争力の低下が懸念される製造業

- 九州には、有田焼や大川家具など地域の資源を活用した伝統的な技術による地場産業が根付いている。
- 一方、北部九州を中心に繁栄した鉄鋼や化学など重化学工業は、20世紀後半になって、高付加価値の素材産業へと転換を図っている。加えて半導体産業や自動車産業など加工組立型産業の生産拠点化が進み、バランスのよい製造業の構成へと転換した。
- 近年、アジア等への企業進出が増大し、東アジア地域の生産拠点化が進むとともに、九州と東アジア地域との水平分業の関係が強まっている。こうした中で産業の国際競争力の低下や中小企業等の産業の空洞化が懸念されている。



資料：工業統計表 / 経済産業省
各年(12月31日現在)

図 1-33 九州の全製造品出荷額に占める基礎素材型産業と加工組立型産業の構成比の推移



資料：九州経済産業局

図 1-34 九州 IC 生産額・全国シェアの推移

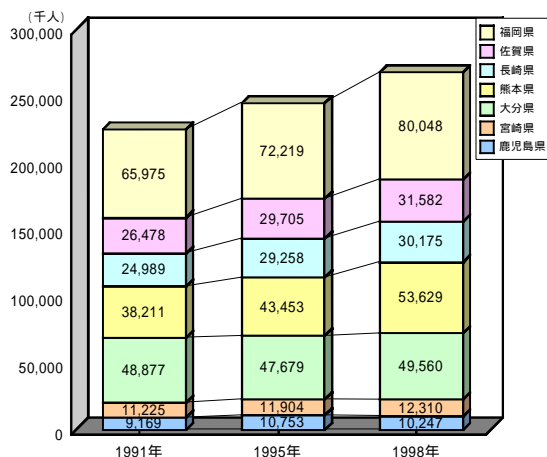
表 1-5 九州と中国・韓国との半導体貿易

相手国	輸出・輸入の別	1995年	1996年	1997年	1998年	1999年	95/99比
中国	輸出	47	48	80	103	298	6.3倍
	輸入	1.0	6.7	25	30	45	45.0倍
韓国	輸出	497	545	758	474	623	1.3倍
	輸入	292	281	297	273	224	0.8倍

(注) 半導体：集積回路・半導体素子、関連部品等 (億円)
資料：通関統計

豊富な観光資源

- 豊かな自然や、歴史・文化を主体とする観光資源が九州全域に広がっており、各県とも入込み観光客は増加している。
- アジアからの観光客も、温泉や火山など本国には少ない九州の自然を目的にしている場合が多い。



注) 資料は九州各県の観光動態調査に基づく

図 1-35 入り込み観光客数の推移

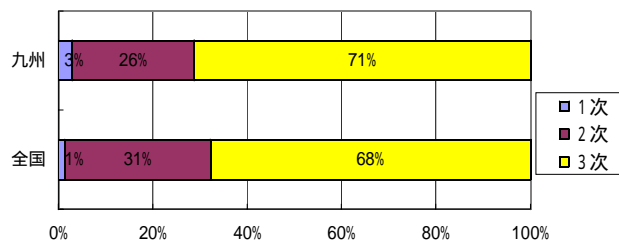


資料：西日本データブック 2002

図 1-36 九州の主な観光資源

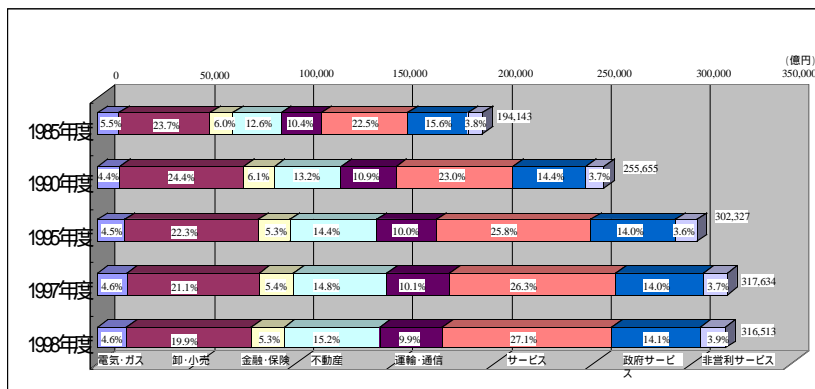
進展するサービス産業

- ・九州の第3次産業比率は全国と比べ高い。
- ・サービス産業が増加している一方、卸・小売等が低迷し、中心市街地の空洞化の一因ともなっている。
- ・モノが豊富になり消費が低迷している中、多様な顧客ニーズに対応するため、商品販売や飲食、映画などのサービスを提供する複合商業施設が各地に普及している。
- ・福岡市などの中枢都市では、情報、教育、スポーツやミュージカル、演劇など多様なサービス業の進出が見られる。
- ・また、高齢化の進行に伴う福祉へのニーズの高まりから、介護や福祉サービスに関する産業の拠点が各地にできつつある。
- ・さらに、インターネットサービスの一つであるADSLが、全国に先駆け、大分で開始されるなど、新しい産業フロンティアへの取り組みもなされている。



資料：西日本データブック 2002

図 1-37 九州の産業部門別生産所得(1998年度)



資料：西日本データブック 2002

図 1-38 九州の第三次産業の生産額推移

国内物流の高コスト構造

- ・現在、九州と東アジアとの物資輸送の現状をみた場合、九州各地からの物資の大半は、中枢港湾である北部九州の港を経て東アジアの主要港(香港港・釜山港等)まで輸送されており、物流のトータルコストは割高となっている。
- ・国際競争力のある社会の実現のためには、コスト低減とあわせ、高度で効率的な物流システムの構築が求められている。
- ・そのためには、海上輸送と陸上輸送の連携をこれまで以上に強化し、物流の効率化を図っていくことが重要であり、それを支援する社会基盤整備が必要となっている。

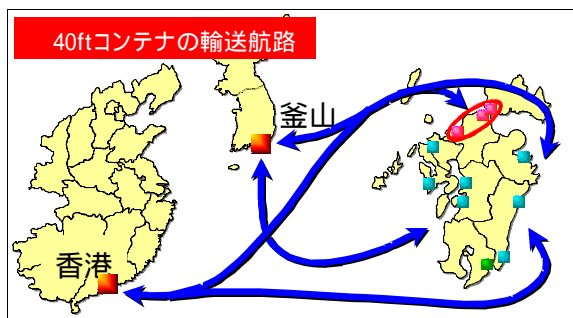


図 1-39 九州各地域から釜山・香港までの

コンテナ輸送航路

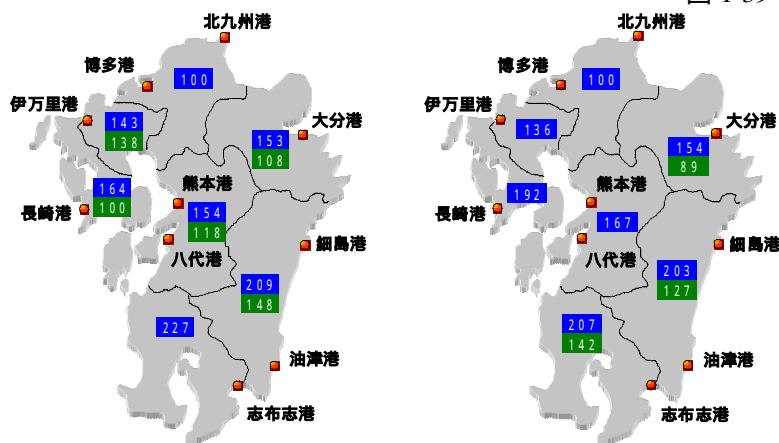


図 1-40 釜山までのコンテナ輸送費用

図 1-41 香港までのコンテナ輸送費用

- (1) 40ftコンテナ1個の輸送費用
- (2) 福岡を100とした場合の指数
- (3) は自港及び北部九州を利用し、週6日輸出した場合
- (4) は自港のみを利用し、便のある日のみ輸出した場合

1-3 九州各地で進められる地域づくり

九州各県各市町村では、それぞれ地域の発展を目指し、個性ある総合計画を策定している。また近年は、地域住民や経済界、学界、NPO等が一体となった行政の枠を超える活動も活発な動きを見せている。なかでも、九州地方知事会や経済界などから、国内だけでなく特に東アジア地域の中で、九州が総体として発展していくこと（九州はひとつ）の必要性が提唱され、九州全域に関わるプロジェクトの推進など、産業や行政の面からの提案や取り組みが行われている。

たくましく挑戦する豊かな地域づくり・人づくりを目指す九州7県

九州各県は、それぞれ長期計画を策定し、総合的な地域整備などを推進しているが、共通して"連携"や国際化を含めた"交流"の視点を持ちつつ、産業分野では創造的で未来に向けた新たな産業創出を、人々の生活面では、心の豊かさや輝きをもて、そして安心して住みやすい、快適な生活を目指している。環境面では、豊かな自然を次世代に継承するとともに、自然と共生し、環境にやさしい循環型社会を目指している。地域づくりや社会システムの構築では、魅力あふれる地域、活力のある地域、福祉社会、協働社会、可能性に挑戦できる社会など、多岐にわたって多様な方向性が提言され、なかでも人づくり、人材育成に大きな比重が置かれている。



個性を活かし行政の枠をも越えた「連携・交流」の展開

高次な都市機能と多様な学術研究機関・産業機能などの集積がある北部九州では、福岡県から佐賀県にまたがって、九州北部学術研究都市整備構想（アジアス九州）推進会議を設置し、「環境・人間・アジア」を基本コンセプトに一大学術研究ゾーンを形成しようとしている。

熊本・大分・宮崎の3県に分布する77市町村では『九州中央地域連携推進協議会』を設け、人材育成や地域振興に取り組んでいる。長崎県北部と佐賀県西部の北松浦半島の地域では、『西九州海洋クラスター都市構想』を提唱し、民・産・官・学協力の下、新たな産業創造に取り組んでいる。そのほか、福岡県で7つの広域交流圏、佐賀県では6つの県際交流圏、長崎県では4つの広域交流圏、熊本県では7つの県際連携、大分県では5つの県際交流プロジェクト、宮崎県では4地域の県際地域活性化プラン、鹿児島県では4地域の連携強化など、各県において行政の枠を越えた連携構想が打ち出されている。

高速交通体系の整備が遅れ交流が活発化していない東九州においては、東九州軸推進機構が組織され、地域の活性化に向けたプランが提案されている。

他方、『瀬戸内海の路ネットワーク推進協議会』のような九州ブロック以外との連携活動も進められている。

流域連携の展開

九州の直轄20水系を中心に『九州流域連携会議』が発足し、川を軸としたネイチャーフィールドの再発見や人材育成の推進など、住民や活動団体との交流・連携による流域全体の活性化の取り組みを進めている。

環境と共生した産業展開

『九州地域環境産業ビジョン（九州経済産業局）』（2001年3月）や『21世紀への提言（九州21世紀委員会／西日本新聞社）』（2001年5月）では、環境に配慮した産業展開を目指している。

東アジアとの連携・発展

「アジアと一体化して発展する個性ある九州」を掲げる『第5次九州地方開発促進計画（国土庁）』（1999年3月）、『21世紀の新しい九州を目指して～九州の一体的発展のグランドデザイン～（九州経済同友会）』（2001年11月）では、経済発展が著しい東アジアとの一体的な発展を重要視している。

『九州はひとつ』への取り組み

九州地方知事会では、道州制、連邦制、県合併や県境を越えた広域連携等地方行政のあり方についての研究会を設置し、情報収集や調査研究を行っている。

『21世紀の新しい九州を目指して～九州の一体的発展のグランドデザイン～（九州経済同友会）』では、県域行政単位の枠を越えた、行政への提言がなされている。

1-4 九州における社会資本整備の役割と今後の要請

(1) 九州における社会資本整備の果たしてきた役割

九州は、古くは中国大陸との交流窓口として、中世には長崎・出島などが西洋文化伝来の窓口となり発展してきた。近代においても北部九州を中心に重化学工業が集積し、その後は自動車や半導体など加工組立型産業が発展するなど国内有数の産業拠点として、また食料・木材供給基地として我が国の経済発展に貢献してきた。

このような中、道路、河川、鉄道、港湾、空港など社会資本の整備は、物や人の移動を支え、防災や水資源の確保など、人々の生活環境を整え、暮らしの質の向上に役立ってきた。

現在、ビジネスや観光・レジャーなどの旅客流動は広域化、多様化し、産業のボーダレス化による国際的な水平分業が進行しており、一層利便性と効率性を高める社会資本の整備が求められている。

この要請に対応すべく、すでに九州新幹線や、東九州自動車道、新北九州空港、北部九州中枢国際港湾などの社会資本整備に加え、人口の都市集中化と自然環境の荒廃化の抑制に向けた環境に優しい生活基盤の充実も進められるなど、社会情勢に応じた社会資本の整備が進められている。

伝統的な技術の土木遺産が多い

各地に残る古い石橋に見られるように、九州には地域の素材を活かした伝統的かつ高度な技術による社会資本が多く残されている。これらは当時の先端技術であった。現在では、貴重な社会的、文化的遺産であり、今後ともこうした伝統的な技術の活用と継承が望まれる。



写真 1-4 通潤橋（熊本県 / 安政元年 1854 年完成）

表 1-6 九州各県の石橋数

	江戸末期 まで	明治20年 まで	1899年 まで	それ以降	総数
福岡	13	12	8	47	80
佐賀	4	3	3	16	26
長崎	41	15	6	63	125
熊本	173	56	13	88	330
大分	68	17	28	254	367
宮崎	10	2	1	16	29
鹿児島	77	14	24	151	266
九州計	386	119	83	635	1,223
全国シェア	92.3%	67.2%	89.2%	97.4%	91.3%
全国	418	177	93	652	1,340

資料：「石橋は生きている / 山口祐造著」

の県別石橋一覧表(平成4年4月1日)

我が国の先進土木技術の先駆け

近代以降の九州における社会資本整備は、経済発展の支援のみにとどまらない。

我が国初の海底トンネルである「関門鉄道トンネル」は、九州と本州を連結し国土の一体化の第一歩となったばかりでなく、この経験が後の青函トンネルに活かされている。

若戸大橋は我が国初の長大橋梁として1962年に開通したが、その後の関門橋の経験を経て、瀬戸大橋、明石海峡大橋等の建設という大規模プロジェクトへの技術進歩をもたらした。

世界初の本格的な海上空港である長崎空港、我が国初のアーチ式ダムである上椎葉ダムなど、全国的、世界的に先進的な取り組みを実施した事例も多い。

このように、九州における社会資本の整備は、我が国の土木技術の進歩の面で、先進的な役割を果たしてきており、今後の社会資本整備に対する様々な要請に対しても、新技術の積極的な活用と全国への波及が期待される。

表 1-7 九州における先進的土木事例

分類	九州	全国
海底トンネル	関門鉄道トンネル(1937～1944) 関門国道トンネル(1939～1958)	青函トンネル(1964～1988)
長大橋	若戸大橋(～1962) 関門橋(～1973)	瀬戸大橋(～1988) 明石海峡大橋(1986～1998)
海上空港	長崎空港(1972～1975)	関西国際空港(1987～1994)
アーチ式ダム	上椎葉ダム(1950～1955)	黒部第四ダム(1963～1970)

は世界初

(2) 社会基盤整備の相対的な立ち遅れ

九州の社会資本整備の現状は、下水道普及率、直轄河川堤防整備率、高速道路の供用延長、港湾整備状況、空港整備状況などで、全国や同じ経済規模のオランダに比べて遅れており、域内の地域間格差への対応も含め社会資本の充実が望まれる。

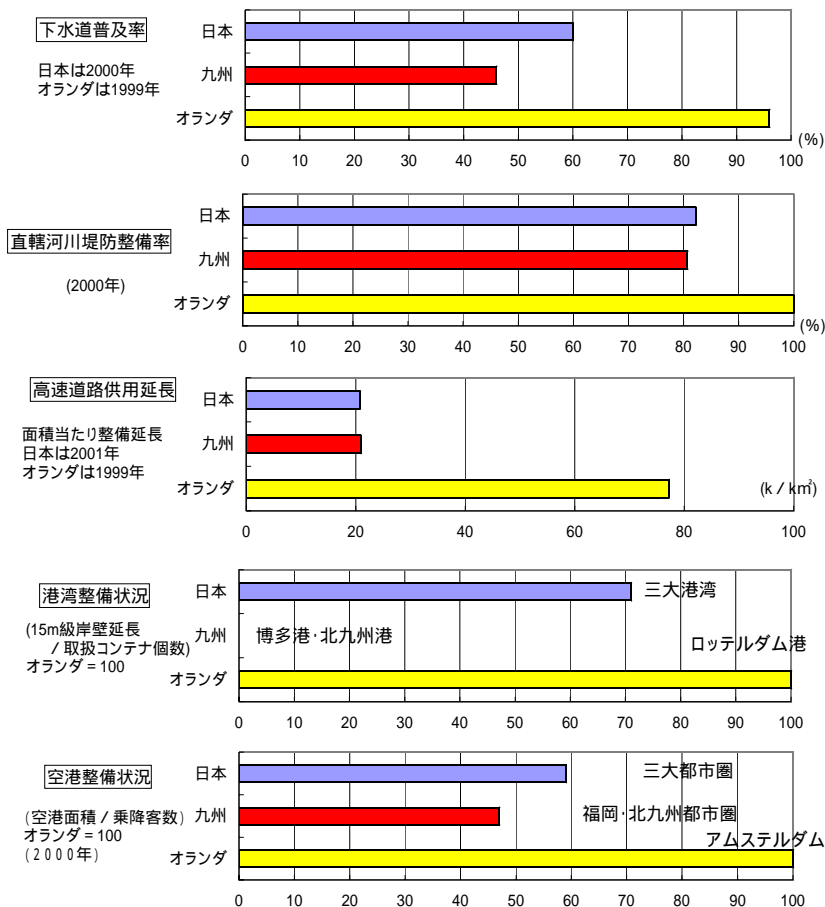


図 1-42 九州と全国及びオランダの社会資本整備状況の比較

(3) 九州における社会資本整備に対する要請

基本的な社会資本の整備

社会資本に対する満足度は、有識者や自治体の市長村長だけでなく、地域住民においても極めて低い。安全な国土の確保、経済産業の支援や国際社会へ対応するための社会資本整備に対する不十分さを指摘する割合が高く、これらを支える基本的な社会資本の整備が急がれる。

既存ストックの有効活用と効率的な投資

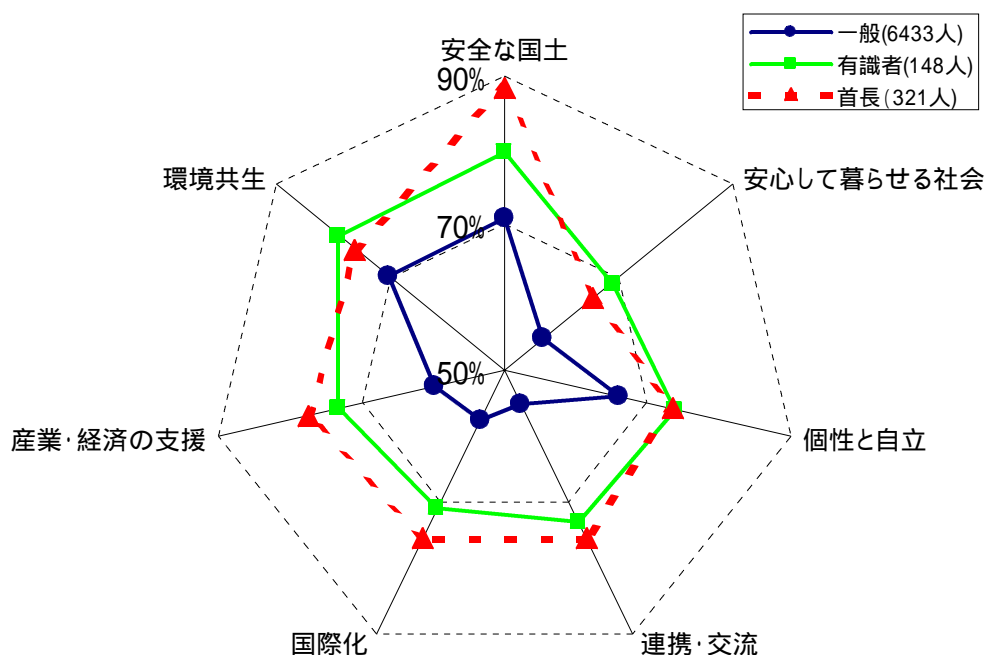
これまで整備されてきた施設の中には、その機能が十分に発揮されていないものや時代の変化により期待される機能が変化しているものもある。今日の厳しい財政状況の中、的確な維持管理とともに、利便性向上のための施設の更新など、既存施設の有効活用が求められる。

さらに、事業に当たっては、透明性、公平性を確保し、効率的、効果的な投資が求められている。

環境分野やソフト施策への広がり

経済成長に伴い個人所得も向上した反面、大量消費が進んだことにより、地球規模での環境問題が深刻化し、環境再生に向けて抜本的な対応が求められている。

住民からは、社会資本整備に対して、「環境」や「安全」といった身近な生活分野での充実を求める傾向が強く、ハードの施設整備だけでなく、ゴミのポイ捨て防止対策や災害等の非常時の行動マニュアルづくりなどソフト面への対応の要請も多い。

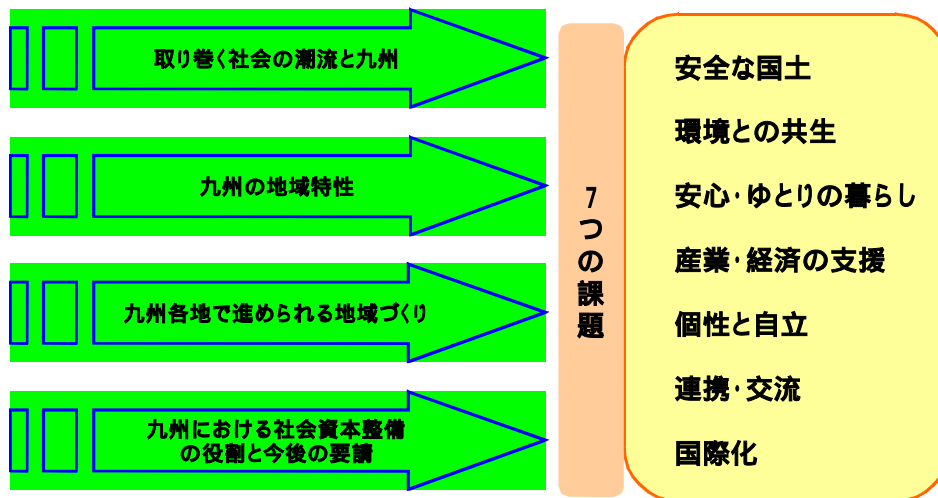


資料：明日の九州に向けたアンケート結果 / 平成 13 年 9 月実施

図 1-43 住民アンケートによる社会資本整備が不十分とする割合

1-5 九州におけるこれからの地域づくりの課題

近年の社会情勢や九州の地域特性、各県、各団体等の地域づくりの方向性、あるいは九州における社会資本整備に対する要請を踏まえると、これからの九州の地域づくりの課題は概ね次の7つに整理できる。



災害に強い「安全な国土」

- ・九州はわが国でも災害が多い地域であり、自然災害に対する対応は不可避である。
- ・風水害、火山災害等に対する防災施設整備や災害発生時のライフライン、高度情報通信基盤、交通機能等の確保及び迅速な避難経路等、災害に対する整備が十分とは言えず、ハード面だけではなく、危機管理体制等のソフト面の充実を図り、安全で安心して暮らすことができる災害に強い地域づくりを進めていく必要である。

地域環境から地球環境にいたる「環境との共生」

- ・森林、河川、海域等における生態系や水循環に配慮し、九州に残された豊かな自然環境を良好な状態で次世代に継承していくことが求められる。
- ・社会資本整備にあたっては、豊かな自然環境への配慮はもちろん、日常の諸活動も含めて環境と共生する社会への転換という視点が重要である。
- ・環境にやさしい社会資本整備や下水道整備、クリーンエネルギーの活用などのインフラ整備とともに、環境を保全する意識づくり等のための環境教育や環境活動等、ソフト面への対応が必要である。

心安まる「安心・ゆとりの暮らし」

- ・高齢者や女性をはじめ年齢や性別にかかわらず、だれもが安心して社会に参加し活躍できる地域社会を実現することが必要である。
- ・温暖な気候と豊かな自然、歴史、文化に恵まれ、ある程度の規模の都市が適度に分散する九州は、ゆとりや癒し、自然、都市サービス等を享受するためのポテンシャルは高く、全国に先駆けてその実現を目指していくべきである。
- ・日常生活においては、利便性の向上に加え交通安全や子供からお年寄まで安心して憩える場所の確保や、豊かな自然に囲まれ、ゆったりとゆとりをもった暮らしができる環境づくりが必要である。
- ・離島・半島では、地理的制約にかかわらず、安心して暮らせる社会資本の充実が求められる。

豊かな営みを続けるための「産業・経済の支援」

- ・少子高齢社会の到来、国際的な地域間競争の時代を迎え、地域の活力を維持していくことが求められる。食料基地としての役割を担ってきた1次産業及び素材型から加工型へと推移した2次産業は、東アジア諸国の台頭により、高付加価値な産業、知識産業へ転換せざるを得ない状況にある。
- ・今後はアジア諸国との連携を深め、安心して質の高い農林水産物の提供や、低コスト化や高付加価値の製品開発など、我が国が得意とする分野を中心に国際競争力を強化していくことが求められる。
- ・豊かな自然に恵まれる九州は、それを観光資源として活かし、国内だけではなくアジアからの観光客もターゲットにした、国際的観光地として整備していく必要がある。
- ・さらに今後は、知識・情報・福祉・教育・環境などに関する新たなリーディング産業の育成が重要である。
- ・これら産業を支援するための社会資本の整備に加え、優れた人材や技術育成の支援、地場産業や観光資源の情報発信のしくみづくり等が求められる。

人と地域が輝く「個性と自立」

- ・これまでの地域づくりの反省から、今後は、地域の個性を活かし、地域の伝統や文化のようにしっかり根付く社会資本の整備が求められる。そのためには、地域が主体性と責任をもって地域づくりを推進していく必要がある。
- ・特に九州は、社会資本整備が相対的に遅れた一方で、豊かな自然や歴史、伝統、文化などが数多く残されており、これらを活用した地域主導の個性ある、地域づくりが求められる。
- ・さらに、基本的な社会資本整備とともに、「定住を促すしくみづくり」や「地域づくりのリーダー・人材育成のしくみづくり」等、ソフト面からの支援が必要である。

人と地域が織りなす「連携・交流」

- ・少子高齢化と過疎化が同時に進行する九州の多くの地域では、経済・社会の維持・発展が危ぶまれている。地域社会を維持するためには、交流人口の増大が不可欠である。
- ・農山漁村等に残された自然環境は、当該地域のみならず近隣の都市部住民にも共有の財産であるとの認識が重要であり、都市と農山漁村等との連携交流による自然環境の維持が求められる。
- ・産業面でも、各地での産業支援のみならず、「一体的な観光ルートの紹介」等、広域的な連携による競争力強化が必要である。
- ・そのためには、人やモノの移動を支える高速交通基盤等の充実や、既存の高速道路等を活用しやすくするための施策展開が求められる。
- ・また、地理的制約などに関係なく遠隔地に暮らす家族などお互いの顔の見える交流を可能にしたり、安心した生活を支援するための、高度情報通信基盤の整備も必要である。
- ・さらには、連携・交流を推進する人材育成やしくみづくりの支援等も必要である。

アジアと深まる「国際化」

- ・我が国を取り巻く潮流の中でも、とりわけアジアの時代の到来は、これからの九州にとって大きな意味をもつ動きである。
- ・九州は、地理的・歴史的にアジアとの繋がりが深く、我が国とアジアとの交流を先導していくポテンシャルを十分に備えており、実際、東アジアとの交流が近年急速に活発化している。
- ・アジア諸国の興隆は、同時に九州の産業活動に厳しい国際的な地域間競争をもたらす側面もあるが、今後は「日本の九州」を越えて、「アジアの九州」の視点に立ち、経済、文化等の多面的な交流を積極的に進め、アジアと共に九州のあらたな発展を目指すことが重要である。そのためには日常生活において「在日外国人との交流」などアジアが近いメリットを十分に感じられるようにしていく必要がある。

第2章 九州の将来像

（暮らしに着目する社会資本整備）

社会資本整備の目的は、厳しい自然条件から人々の暮らしを守り、美しさとゆとりが感じられる生活空間で生き生きと楽しく過ごせる暮らしと、これを支える活力ある経済社会を実現するための基盤を形成することにある。九州の将来像を考える時、このような生活者の暮らしぶりを主眼としなければならない。社会資本整備も、戦後進めてきた主として経済活動の支援に重点を置き、経済効率性の追求により画一的となりがちであった高度成長期型の整備から、より地域や生活者の暮らしを支えることに重点を置き、美しさ、長期耐久性、地域特性等を踏まえた質の高い安定成長時代にふさわしいものにならない。

（九州の一体的な発展に向けて）

九州は、国内の他地域に比べ、拠点都市の適度な分散、アジアとの近接性、自然災害の多さ、豊かな自然に恵まれていることなど、大きな特徴をもっている。

さらには、九州が一国にも匹敵する経済活動を持ち、国土の最西端に位置することから台頭している東アジア地域へ近接し、深い交流の蓄積があることをみれば、点在する多様性のある各地の都市の機能と豊かな自然を活かしながら、東アジア地域の中でさらなる発展と交流の可能性を秘めている。この可能性を現実のものとするために、九州はより一体的に域内の産業、経済、文化など地域の活動を進めていくべきであり、それを支えるための社会資本整備を進めなければならない。

（将来像とスローガン）

これらを踏まえると、九州の将来像は、「どこに住んでいても豊かな自然と都市の利便性を享受できるような暮らし」、「アジアとともに発展し活力と創造性あふれる産業経済」を実現し、さらには九州が一つの広域国際交流圏としてアジアにおける国際化を先導する地域となることであり、もって我が国の国土の発展にも寄与することである。

このためには、暮らしの基本である「安全で安心できる・ゆとりある暮らし」及び「環境と共生した循環型社会」の実現を目指す必要がある。

また、生き生きとした暮らしを支えるための魅力ある地域づくりとして、「豊かな個性が輝く地域」を目指すとともに、地域活力の維持・向上のため、地域間の連携・交流を促すための産業等を支援し、「自立・一体的な活力ある地域」を目指す必要がある。

さらに、こうした暮らしを実現する上で、我が国の「国際化」における九州の役割をふまえ、アジアとの近接性を活かした「国際交流を先導する地域」を目指す必要がある。

本ビジョンでは、このような九州の将来像を次のようなスローガンと5つの目標で表す。

都市と自然、アジアが身近な 21 世紀のフロンティア九州

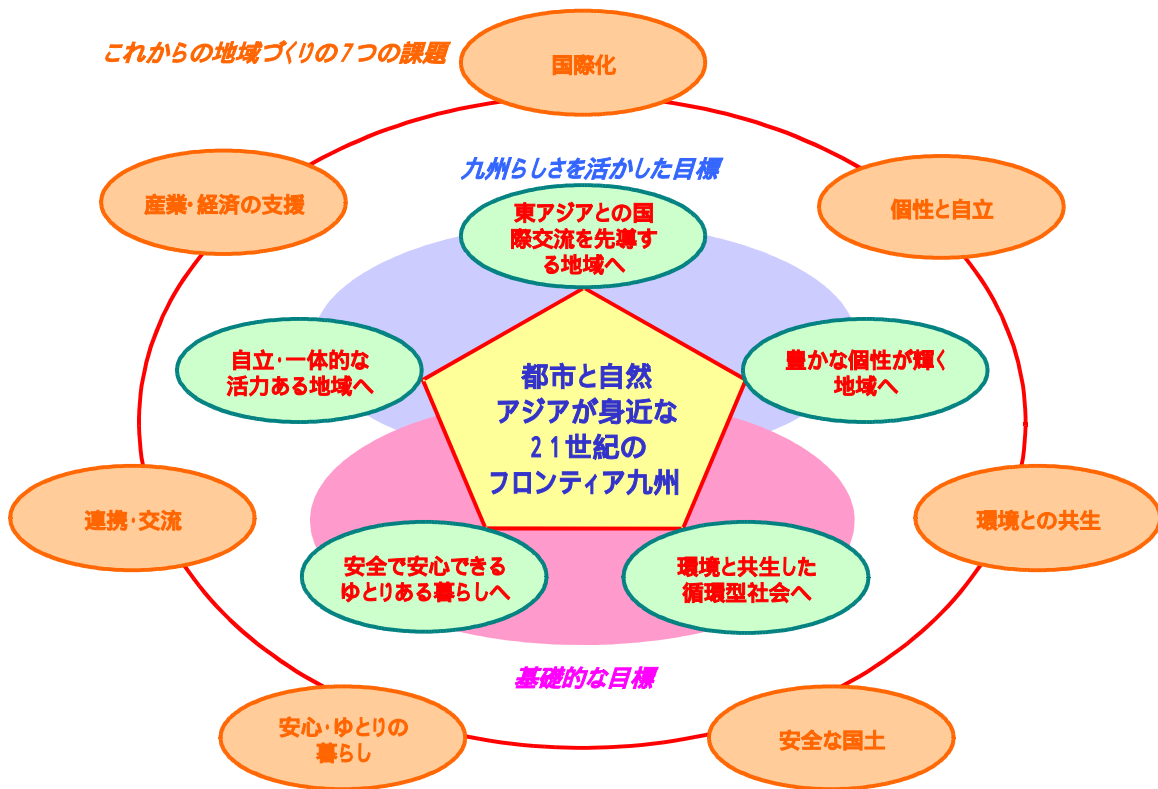


図 2-1 地域づくりの 7 つの課題と九州の将来像

安全で安心できる・ゆとりある暮らしへ

九州は、活火山や特殊土壌地帯を多く抱え、台風や梅雨前線などによる風水害や土砂災害の多発地帯であり、今後も一層災害に強い安全な国土を目指す。

また、本格化する高齢社会や、人口の都市集中と中山間地域の過疎化、離島・半島における地理的制約などに対応し、誰もが安心して暮らせ、能力を十分に発揮し、生き生きと生活できるよう、安全と安心感が得られる地域を目指す。

九州は、中枢・中核都市が適度に分散し、都市と自然とが近接している。この利点を活かし、どこで暮らしても都市の利便性とともな豊富な自然を満喫できる、ゆとりのある生活を実現する。

環境と共生した循環型社会へ

大量生産、大量消費時代に経験した公害問題を省み、地球規模で深刻化する環境問題に率先して取り組み、資源の有効利用を考えリサイクルに努めるなど、環境に負荷の少ない循環型の社会を目指す。

海に囲まれ、山、清流など多くの豊かな自然が残されている九州では残された自然環境を美しく健全な状態で将来に継承するため、環境教育、環境活動の場としての森林、河川、海の活用などによって広く環境意識を醸成するとともに、自然環境の保全・再生等に取り組む。

また、閉鎖性水域など環境が悪化している区域については、環境負荷の抑制や自然界の浄化能力の維持・向上、効率的な環境監視などに取り組むことで環境の再生を図る。

豊かな個性が輝く地域へ

九州には、阿蘇・くじゅう、霧島、世界自然遺産の屋久島などの雄大な自然をはじめ、各地に歴史、文化、伝統技術を活かした地場産業、あるいは石橋などの土木遺産等を有する、多くの個性ある地域がある。

暮らしの豊かさや魅力は地域によって異なることを認識し、長期的な視点に立って、地域の持つ個性を活かし、地域住民が誇りをもって暮らせるとともに、来訪者にも感動や共感をもたらすような、周辺の自然景観や地域文化と調和した、美しく魅力にあふれるふるさととなる個性豊かな地域を目指す。

自立・一体的な活力ある地域へ

8世紀の律令国家時代に配置された9つの国分寺を引継ぐ藩、そして県の歴史にみられるように、昔から「九州はひとつひとつ」分かれて発展してきたが、交通網が飛躍的に整備されてきた現在では、日常の生活活動や民間経済活動など、行政区域の枠を超えて展開されている。

すでに九州内の基幹都市間は1日行動圏となりつつあるが、九州新幹線の整備、高度情報通信基盤の整備などにより、さらなる時間・距離の短縮が期待される。

このような社会資本を活かしながら、地域間の連携と交流により産業、観光、文化等、さまざまな分野で九州の可能性を高め、九州全体の発展を図る。

特に産業面では、農林水産業からナノテクノロジーなど研究開発型・知識集約型の新時代のリーディング産業まで、あらゆる産業において、どこよりも高品質な先端的製品を製造できるようたくましい産業の創造を支援する。

そのため、これまでの中央指向を脱却し、地域自らが新たな発想を生み出し、九州が一体となって育てていける、チャレンジ精神にあふれてのびのびと活動できる地域を目指す。

東アジアとの国際交流を先導する地域へ

経済社会のグローバル化が進む中で、産業面では国際競争力強化の観点などから、近年では東アジアを中心とした海外進出が進み、国際分業体制が定着しつつある。

生活物資の東アジアからの輸入依存も高まり、ビジネス、観光等の様々な人的交流も進んできているなど、九州のみならず我が国の経済発展を図っていくため、東アジア諸国とのより一層の緊密な交流が求められる。

歴史的、地理的に東アジアとの繋がりが強い九州の交流範囲は、韓国との交流を基軸に中国東北部を含めた環日本海から、環黄海、台湾・香港に至る東アジア諸国へと拡大している。そして、シベリアランドブリッジやチャイナランドブリッジを経て、中央アジア、ヨーロッパともつながっていく。九州は、このような様々な経済圏の核として東アジアとの一体的発展に向けた国際交流を先導する地域を目指していく。

第3章 将来像の実現に向けた基本施策

3-1 基本施策の考え方

(1) 多様な交流と連携の支援

九州の国土構造を見ると、規模の大小や社会資本整備の状況によって様々な地域が広がっている。山間のごく小さな集落から福岡や北九州などのように100万人以上の人口を抱える都市の圏域まで、人々の生活の単位となる基礎的な圏域は様々である。人口の大小に関わらず人々は暮らしを営んでいるが、これまでの社会資本整備を振り返ってみると、全ての地域においてフルセット型の地域整備を進めることは、非効率であり、限界が見えつつある。

人々の価値観が多様化している状況や、人々の移動を支える交通基盤や人々をつなぐ通信基盤がかなり発達している状況をみれば、今後は、それぞれの地域のもつ機能をネットワーク化することで、一つの地域に全てが無くとも、十分にその機能を果たせるような地域づくり、すなわち地域連携による社会資本の充足が必要である。

そのような地域間の連携・交流の形態には、都市間相互や、都市と農山漁村間の連携、あるいは自然的・地理的な条件に共通の課題をもつ流域、沿岸域（内海、海洋）等における連携など様々であり、その主体や目的も多種多様である。

地域連携は、地域資源・基盤の共有化や相互補完等をもたらす近隣の生活圏域間の比較的に狭い範囲での日常的な地域連携から、より高次の都市機能享受と九州全体の特色ある発展に繋がる行政界を越えた広域的な地域連携、さらには九州というブロックを超えて、他ブロックとの交流や国際交流を促進する全国的・国際的な地域連携にまで広がっていく。

九州の将来像の実現に向けては、これら地域間の連携・交流を支援する日常的な地域連携から広域的な取り組みを主体とした地域連携の支援まできめ細かな施策展開を進めていく。

さまざまな地域連携の形態

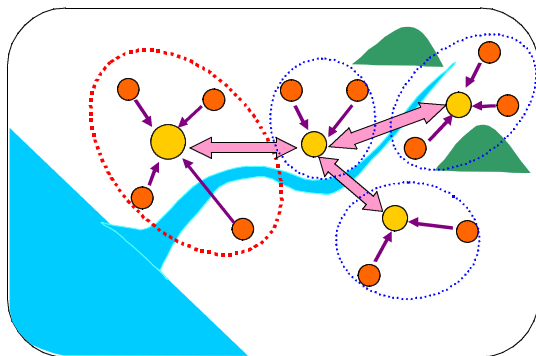


図 3-1 河川流域での連携（流域連携）

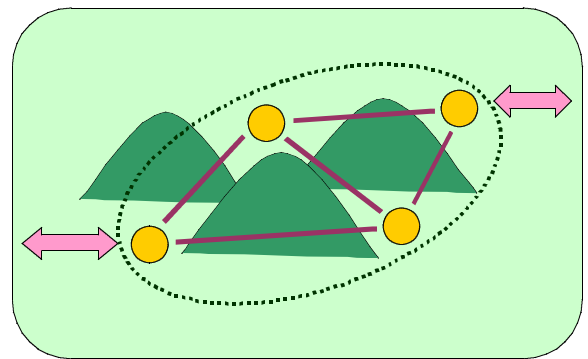


図 3-2 山間地域での連携（山岳連携）

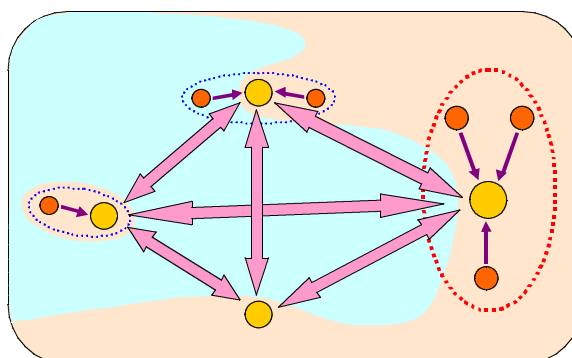
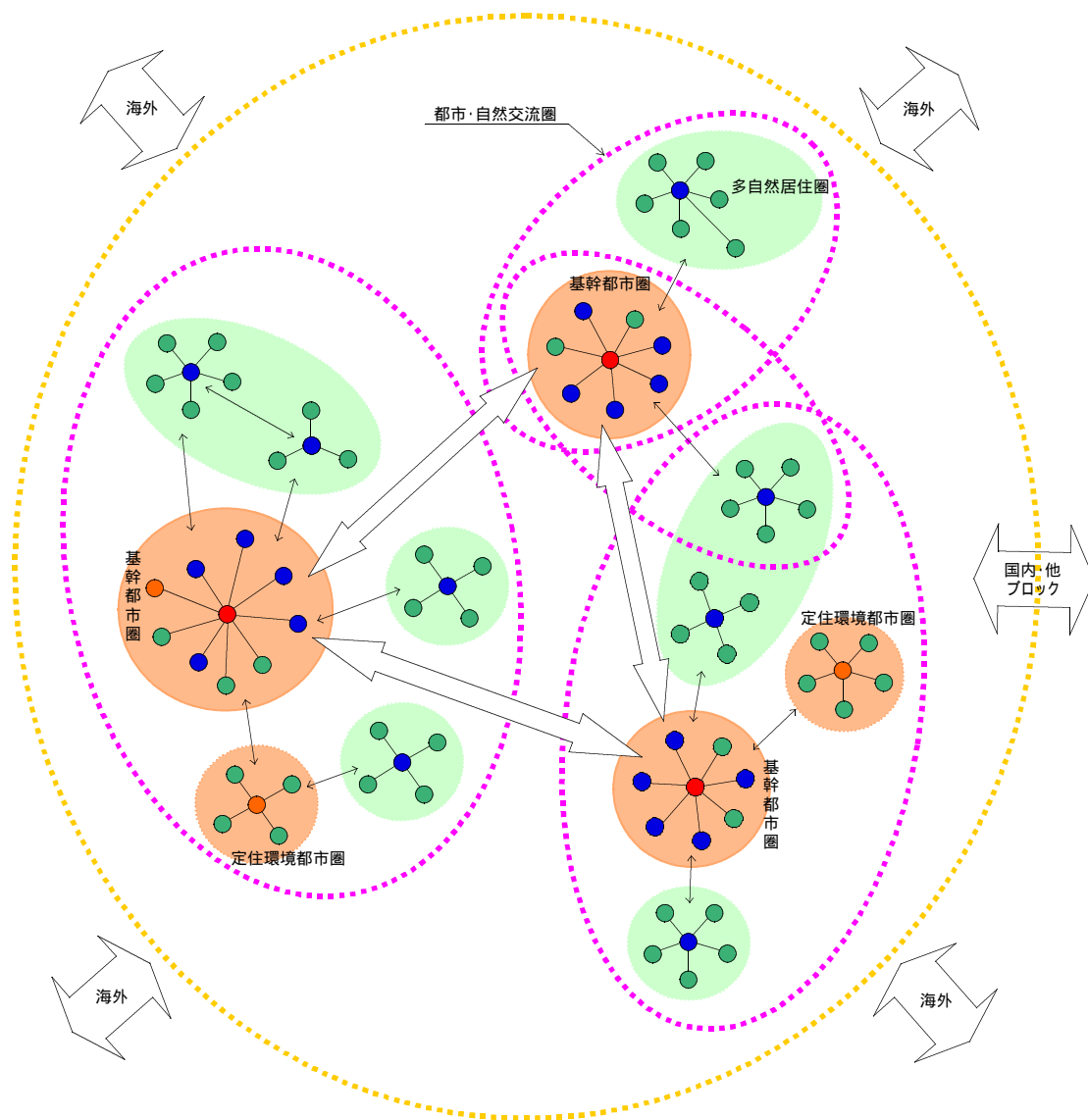


図 3-3 海洋や湾などを共有する地域での連携（内海・海洋連携）

(都市・自然交流圏)



凡例

- 地方中枢・中核都市

● 地方中心都市

● 中小都市

● 農山漁村
- 基幹都市圏、定住環境都市圏

○ 多自然居住圏

○ 都市・自然交流圏

○ 九州広域国際交流圏
- ↔ 基幹都市圏間の連携・交流

←→ 地域間の連携・交流

→ 生活圏間の連携・交流

↔ 海外・国内ブロックとの連携・交流

基礎的な圏域	通勤や通学など日常生活圏域（生活の中心から概ね1時間圏域）
基幹都市圏	中枢・中核都市を中心とした、高次医療、高次教育等の高次都市サービスを受受できる圏域
定住環境都市圏	地方中心都市を中心とした都市サービスを受受できる圏域
多自然居住圏	中小都市及び周辺の農山漁村等に囲まれた、豊かな自然に恵まれた圏域
都市・自然交流圏	基幹都市圏、定住環境都市圏、多自然居住圏を含み、連携を促進し相互にメリットを受受しあう圏域
九州広域国際交流圏	中枢・中核都市等を核として、地域間連携によって九州全体で自立的で多様な国際交流活動を行う圏域

図 3-4 都市・自然交流圏イメージ図

(2) 基本施策の方向

九州の将来像に向けた施策は、「多様な交流と連携を支援する施策展開」を図ることを基本に実施していく。

多様な連携や交流を図るためには、第一に身の回りの安全確保や良好な環境の保全や再生、第二に人が暮らしていくための生産・消費・社会活動基盤の整備、第三に各地域・各主体を結ぶ交流基盤の整備が必要である。

第一の身の回りの安全確保や良好な環境のための基盤整備では、自然災害からの安全確保と豊かな自然環境の保全・再生など「暮らしを守る国土と環境の保全・再生」を図り、だれもが災害に怯えることなく、良好な環境のもとに安心して日々の暮らしを実現できる、個性あるふるさとづくりを目指す。

第二の生産・消費・社会活動基盤の整備では、「自然と都市サービスを享受できる都市・自然交流圏づくり」を行い、九州の特徴である都市の分散と豊かな自然を活かし、九州内のどこに暮らしても都市の利便性や豊かな自然を満喫できるゆとりのある生活を実現し、併せて豊かな個性が輝く地域の形成を目指す。

第三の各地域・各主体を結ぶ交流基盤の整備では、人やモノ、さらには情報が行き交うための「地域の活力を支えるネットワーク型交流基盤づくり」を進め、それぞれの地域が個性を相互に活かしながら、自立・一体的な地域の発展を促し、国内だけでなく、東アジア地域を中心に、海外との交流をも先導する、たくましく活力ある地域の実現を目指す。

将来像の実現は、社会資本に関わる基本施策と教育、福祉、医療、産業活動などに関わる施策があいまって、さらに地域住民やNPO、民間企業等が社会資本を活かしながら、日常生活や生産活動を展開することにより達成できるものである。

これにより九州の豊かな自然と都市のサービスを相互に利用し合う生活空間が形成され、さらにはアジアの近接性を活かした広域的な国際交流圏が形成されることになる。

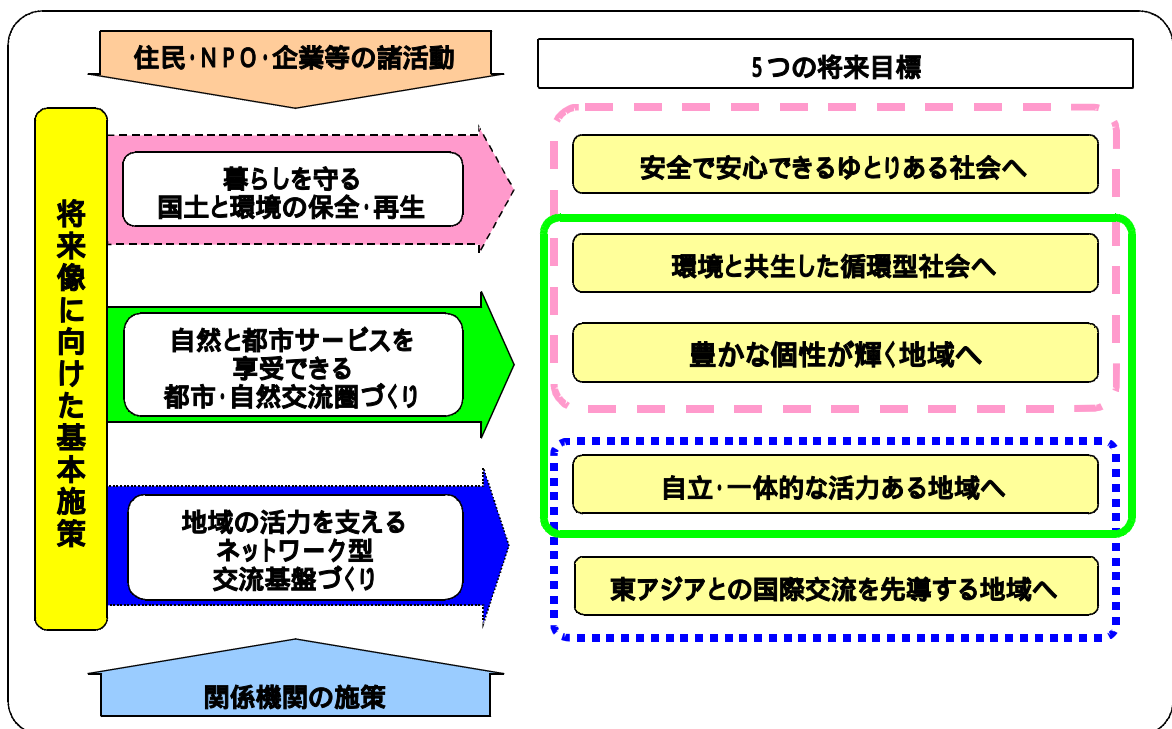


図 3-5 将来目標と九州づくりの基本施策

3-2 暮らしを守る国土と環境の保全・再生

国土と自然の保全にあたっては、地理的・自然的条件に基づく圏域を基本として、その圏域における人間活動と国土・自然との関わりを考慮した総合的・広域的な取り組みが必要である。

特に流域においては、都市的土地利用の進展等に伴い、洪水の増大、土砂流出量の変化、河川水量の減少、水質悪化等の問題が生じてきており、流域及び関連する水利用地域や氾濫原からなる流域圏を基本的な単位として、災害対策、水資源確保、自然環境の保全等に加え、その歴史・文化をも認識しつつ、総合的な国土の保全と管理を図る。

閉鎖性海域や内湾などの沿岸域においては、流域圏や海域における諸活動等の影響などにより、自然の持つ循環、復元性、多様性が劣化し、海岸浸食、富栄養化等の問題が生じているため、沿岸域の特性を踏まえ、多面的な利用との調和を図りつつ、安全の確保と良好な沿岸域環境の保全・再生を広域的・総合的に推進する。

(1) 流域圏を基本とする国土管理

(流域圏)

九州には、筑後川をはじめ大小合わせて20の一級河川があり流域圏が広がっている。

流域圏は、自然の系である水系と国土の土地利用のおもとなり、公益的機能を有する森林・農用地、及び都市等によって構成される。自然災害からの国土保全や豊かな自然環境の保全・再生のためには、流域圏を基本的な単位として、国土の持続的な利用と健全な水循環系の回復を図ることが必要である。

このため、流域圏における森林、農用地の適切な管理による国土保全、水源涵養、生態系維持等の自然機能の保持と併せて、流域、氾濫原一体となった治水対策を進め、洪水・土砂災害に対する安全性の確保を図る。

また、上流の水源地域の問題は、水源地域だけでなく、受益を享受する下流地域等と一体となって解決すべき問題であり、両地域の連携によって水源地域における森林等の保全と併せて、河川、ダム貯水池における水質浄化、多自然型川づくり等により、自然浄化機能・生態系の再生等を進めるなど、健全な水循環の保全・回復を図る。

さらに、上下流域一体となった対策の推進や水辺を活かした交流、流域意識の醸成を図るため、流域連携等の諸活動を支援するとともに、個性豊かな魅力ある自立型地域社会の形成を進めるために、流域における多様な主体の河川管理への幅広い参画を促すしくみづくりを推進する。

(沿岸域)

一方、九州は四周を海に囲まれ、瀬戸内海に面する周防灘海域や有明海・八代海といった閉鎖性海域、大小の内湾などがある。これら沿岸域は、多様な自然生態系の場であるとともに、漁業や海運をはじめ生活・産業等の諸活動が営まれている空間である。

高潮、津波、波浪等による自然災害や海岸浸食への対応、及び海域における水質、生態系等の環境保全にあたっては、沿岸域を一体的な圏域ととらえ、その特性を踏まえて、海岸保全施設の整備等による安全の確保を図るとともに、陸域における取り組みと併せて水質・底質の改善や干潟、砂浜等の自然浄化能力の保全・回復を図ることにより、良好な海域環境の保全・再生を図る。特に、閉鎖性海域や内湾においては、沿岸域・集水域一体の広域的な取り組みが必要となる。



図 3-6 国土管理の基本となる流域圏

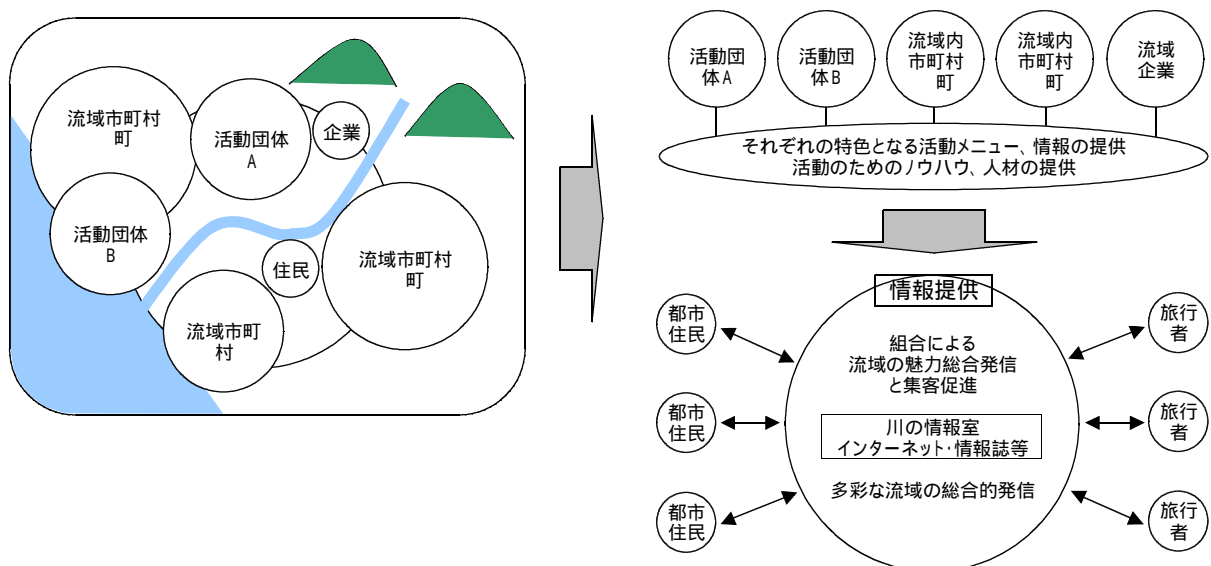


図 3-7 流域連携のイメージ

(2) 自然災害からの国土保全

頻発する台風や集中豪雨等による自然災害に対応するとともに、雲仙・普賢岳の火山災害や阪神・淡路大震災のような大規模な災害の発生に備える必要がある。そのため、自然地理的に脆弱な国土に対する補強や、都市開発に伴う自然現象に対する制御能力の低下への対策など、暮らしの安全を守る国土の補強を図る。

災害時の避難場所や防火帯となる街路整備、緊急輸送ルート等の災害に強いライフラインの整備を図る。同時に、災害時に速やかな対応を図る防災体制や避難方法などソフトの整備を推進して安全性を高めていく。

自然災害からの安全性の確保、リダンダンシーの確保などを図るとともに、安全確保のため社会的システムの構築や自主防災意識の高揚と体制の構築を図る。

(3) 豊かな自然環境の保全・再生

九州の美しい景観や優れた自然環境は、国土保全や水源涵養などの面でも地域の暮らしに重要な役割を果たしている。その自然環境は、水や生態系の循環によって育まれており、美しく強い国土を保つためには、水や生態系の循環の保全に努めるとともに、社会資本整備においても、その影響が少なくなるよう配慮していく。

また、水や生態系の源から離れた都市部においては、資源・エネルギーの大量消費地でもあることから、環境問題をグローバルな視点で捉えつつ、ローカルな取り組みを行うといった姿勢で、環境負荷の軽減に向け資源のリサイクル等を積極的に推進する。

自然環境の保全と再生、さらに都市の歴史や文化に配慮した整備を行い、生活に潤いを与える美しい景観を保全創造していく。

3-3 自然と都市サービスを楽しむ都市・自然交流圏づくり

個性豊かな地域で、安心できるゆとりある暮らしを実現するため、どこに暮らしていても自然との触れあいと都市の利便性を享受できるよう、都市と農山漁村等とのアクセス条件を改善するとともに、各地域における定住と交流を促進するため、個性的で魅力的な地域づくりを推進する。

都市及び農山漁村等のそれぞれの基礎的な圏域においては、地域間の連携を前提として、各々の地域特性に応じた各種の社会資本の整備を推進する。その際、個性豊かな地域づくりを推進するため、地域固有の自然、歴史、伝統、文化等の地域資源の活用に十分留意する必要がある。

今後の新しいリーディング産業として期待される知識・情報・福祉・教育・環境等に関する産業の創出・育成にあたっては、それを担う人材の育成が不可欠であり、その意味で、このような自然と都市機能を享受できる生活スタイルは新たな産業創出のためにも極めて重要である。

さらには、都市と農村等との連携・交流を通じた地場産業の活性化など地域産業の発展や伝統文化との触れ合いなど文化交流の促進にも大きく寄与するものである。このような自然と都市機能を享受できる、広域的な“都市・自然交流圏”の形成を図る。

特に、基幹都市圏については、高次都市機能の育成強化の観点から、拠点都市における機能の高度化を支援する。農山漁村等に囲まれた多くの中小都市については、それらを自然に囲まれた基礎的な圏域ととらえ、多自然居住圏の形成に向けた施策展開を図る。

また、暮らしの安心といった観点から、高齢社会をふまえ高齢者や身障者などにも配慮し、ユニバーサルデザインの導入を推進する。

(1) 個性にあった都市機能の充実

九州の都市・地域を規模によって分類すると、福岡市など人口100万人クラスの地方中枢都市、それよりも一回り規模が小さい人口30万～50万人の中核都市、そして生活圏の中心となる人口5万～10万人の地方中心都市、そしてそれらを取り巻く中小都市に分けられる。

一般的に都市規模が大きいほど都市機能の水準が高く、多様な社会サービスが享受できるが、九州では中枢的な100万人規模の都市から拠点都市となる30万人規模の都市までが概ね100km～200kmの間隔で存在しているため、都市住民のみならず全域の住民が必要に応じて都市機能を享受しやすい環境にある。

そのことをふまえ、我が国の3大都市圏に次ぐ高次都市機能の充実がすでにみられる中枢都市圏の福岡・北九州都市圏（福北大都市圏）では、今後もより高度な教育や医療・福祉、芸術や文化の集積を図り、九州の核として整備していく。また一方では、慢性的な交通渋滞などのように都市規模の拡大によるマイナス面も見られるが、都市機能が集積する都市圏では、都市の経済活動を円滑にする交通基盤や高度情報通信基盤の整備、知的生産活動を支援する基盤の整備、効率的な官公庁施設の整備等の推進により都市機能の充実を支援する。

中核都市では、その規模にふさわしい都市機能を確保の上、地方中枢都市との連結を強化することで、居住者がより高次な都市機能へのアクセスを容易にする。

地方中心・中小都市でも、地方中枢都市や中核都市との連結により、より高い都市機能へのアクセスを容易にするとともに、恵まれた自然環境を活かした住み心地の良い都市空間を形成していく。

(2) 多自然居住圏の創造

多くの中小都市と中山間地域を含む農山漁村などの地域は、大都市にはない豊かな自然環境に恵まれており、人々が求めるゆとりや癒しの空間がある。このような地域を、「多自然居住地域」と呼ぶ。

多自然居住地域の基礎的な圏域（多自然居住圏）においては、国土全体の保全という広域的な視点に立ち、地域住民の生命財産を守る治水・海岸保全とともに、水の循環サイクルや都市圏の水需要を考慮した安全で安心できる水資源の確保、あるいは日常生活の利便性を高める社会資本の整備によって、安心して暮らせる生活圏域を形成していく。

また、地域固有の自然、歴史・伝統、文化を活かし、都市圏にはない快適な生活環境を確保し、都市に対する魅力、癒し機能を高める。とくに離島、半島や山岳地域では、開発されていない豊かな自然が残っており、貴重な地域資源として適切な保全と有効活用を図る。

多自然居住地域は、隣接地域同士で自然条件や歴史的背景に類似性があり、生活文化の一体性が色濃く残っているところも多く、地域特有の歴史・生活文化を活かした連携を推進して地域の産業・経済の発展を促す。

これらの地域の多くは地理的制約が多く、過疎化が進行し、都市機能が十分でないことから、圏域のみで自立発展することが、困難となっている。このため域内の中小都市や近隣の地方中心都市との交通通信体系の確保により連携・交流の促進を図る。

(3) 離島・半島の基盤整備

離島は本土から離れているという地理的条件から都市サービスの面で制約が大きいのが、農林水産業等による食料・資源の供給や独特の自然環境等によるゆとり・癒しの場でもあり、また、離島とその周辺海域が九州の海洋空間であることから国土管理上も重要な地域である。

地域住民の生活の安全を守るために、ライフラインとしての港や空港及びそれにアクセスする道路など基礎的な生活基盤整備を図るとともに、強風対策や崩壊地復旧など国土保全を進める。特に、壱岐・対馬や五島列島、奄美諸島のような本土から距離のある離島においては、港の就航率向上に努める。地域に根づいた循環型社会を目指すことを基本として生活様式の高度化に対応した上下水道の整備やゴミ処理や高齢福祉対策の観点からも社会基盤の充実を図る。近年は情報通信サービスの普及が著しく、これらを活用した離島と他地域の交流を促進するために高度情報通信基盤の整備やストックの活用を推進する。

また漁業などの主要産業の維持発展を支援するとともに、世界有数の自然、異国文化や歴史、海洋型文化などを活用した観光産業の振興を支援する。

国東、松浦、島原、大隅などの半島地域は、自然地理的条件から交通体系や生活・産業基盤の整備が遅れている。自然環境に配慮しつつ、農林水産業の振興をはじめ企業立地の促進による雇用確保に向け、必要な道路や港湾、高度情報通信基盤などの整備を図る。

3-4 地域の活力を支えるネットワーク型交流基盤づくり

九州内の、生活面、産業面での多様な地域間の連携と交流を促進するとともに、東アジア等との国際交流を促進するため、その基盤となる高速道路、空港、港湾、情報通信ネットワーク等の広域交流基盤及び国際的な港湾、空港等の国際交流基盤の充実・強化を図る。

域内の広域交流基盤は、九州の基幹となる主要な都市圏を相互にネットワーク化するとともに、都市と農村等とのアクセスや研究開発、国際交流、観光等の拠点地域との連結を強化する。さらに、主要な空港、港湾における機能の充実とアクセス強化をあわせることにより、九州全体の循環性・回遊性を高める。

国際交流基盤については、地域の特性を踏まえた拠点的・重点的な整備を進めるとともに、域内の広域交流ネットワークとのアクセスを強化し、九州全体の国際交流機能の向上により九州広域国際交流圏の形成を図る。

これらにより、それぞれ単独の地域では十分に享受できない高次都市機能や豊かな自然の機能、広域・国際交流拠点機能などについて相互利用・補完を促進し、利便性等の確保と地域産業の競争力強化を支援する「ネットワーク型社会」の形成を図る。

(1) 広域交流ネットワークの充実・強化

循環型交通ネットワークの充実

九州の国土構造として、都市圏については、地方中枢都市圏（福岡・北九州）、地方中核都市圏（熊本、鹿児島、長崎、大分、宮崎、佐賀）のほか、地方中心・中小都市圏があり、それぞれが多様な個性ある都市圏を形成し発展している。

九州に住む人々が等しく豊かな自然や高度な都市的サービスを楽しめ、九州全体で均整の取れた発展を促すためには、都市圏や多自然居住地域内の個々の域内連携はもとより、地方中枢・中核都市圏を中心とする「基幹都市圏」がけん引車となり、基幹都市圏相互の連携、基幹都市圏とその他の都市圏の連携、都市圏と多自然居住地域の連携を促進する必要がある。

そのため、各都市圏や多自然居住地域の整備を図るとともに、8つの基幹都市圏（福岡・北九州・関門、佐賀・筑後、長崎・環大村湾、熊本、大分、延岡・日向、宮崎、鹿児島）を一つの循環ネットワークに組み込む。

九州における高速交通ネットワークとして、福岡・北九州～熊本～鹿児島を結ぶ九州縦貫自動車道や長崎・環大村湾～佐賀～大分を結ぶ九州横断自動車道長崎大分線等により、また、九州新幹線の整備の進捗によって、これら基幹都市圏における交流条件の向上と基幹都市圏間相互のネットワークが強化されつつある。今後、遅れている東九州自動車道等の整備を推進し、基幹都市圏等を結ぶ広域交通ネットワークの充実・強化を図る。

九州内の主要な空港において、航空需要の動向等を踏まえつつ、適切な機能強化を図る。特に近年航空需要の増大が著しい北部九州地域においては、新北九州空港の早期供用を図り、空港間の連携に努めるとともに、福岡空港のさらなる需要増大への対応策について検討を進める。主要な港湾においては、物流の効率化や離島航路等に対応した機能の充実を図る。特に、内貿ユニットロード輸送においては、東九州地域の港湾は四国、近畿、関東と九州を結ぶ重要な役割を担っており、適切な機能強化を図る。

このような広域交通ネットワークは、九州内の主要な空港、港湾とのアクセス強化や全国的な交通・情報ネットワークとの連絡によって、離島を含む九州内のネットワーク強化、及び九州と隣接ブロックや全国・海外とのネットワーク化につながる。

さらに、基幹都市圏及び沿線の拠点等を中心とした多様な連携を、ネットワークに沿って重層的に発展させ、基幹都市圏間及び多自然居住地域を含む地域連携を強化し、九州全体の活力を高めていく。

情報通信ネットワークの構築

情報通信ネットワークについては、河川や道路等の公共施設管理の効率化・高度化を図るため、光ファイバー網収容空間として、情報BOX等の整備を推進する。

整備した光ファイバーは、地域住民に対する防災情報の提供や日常のコミュニケーション活動に役立てていくとともに、地方公共団体とのネットワーク整備や過疎地域における民間通信事業者の情報通信ネットワークと連携しながら、地域間の情報の格差解消、魅力ある地域づくりの実現、地域の活性化を図る。

さらに、ネットワーク化された収容空間を民間事業者に広く開放し情報通信ネットワークを利用した新産業の創出を支援する。

基幹都市圏間ネットワークの形成に沿う地域連携軸

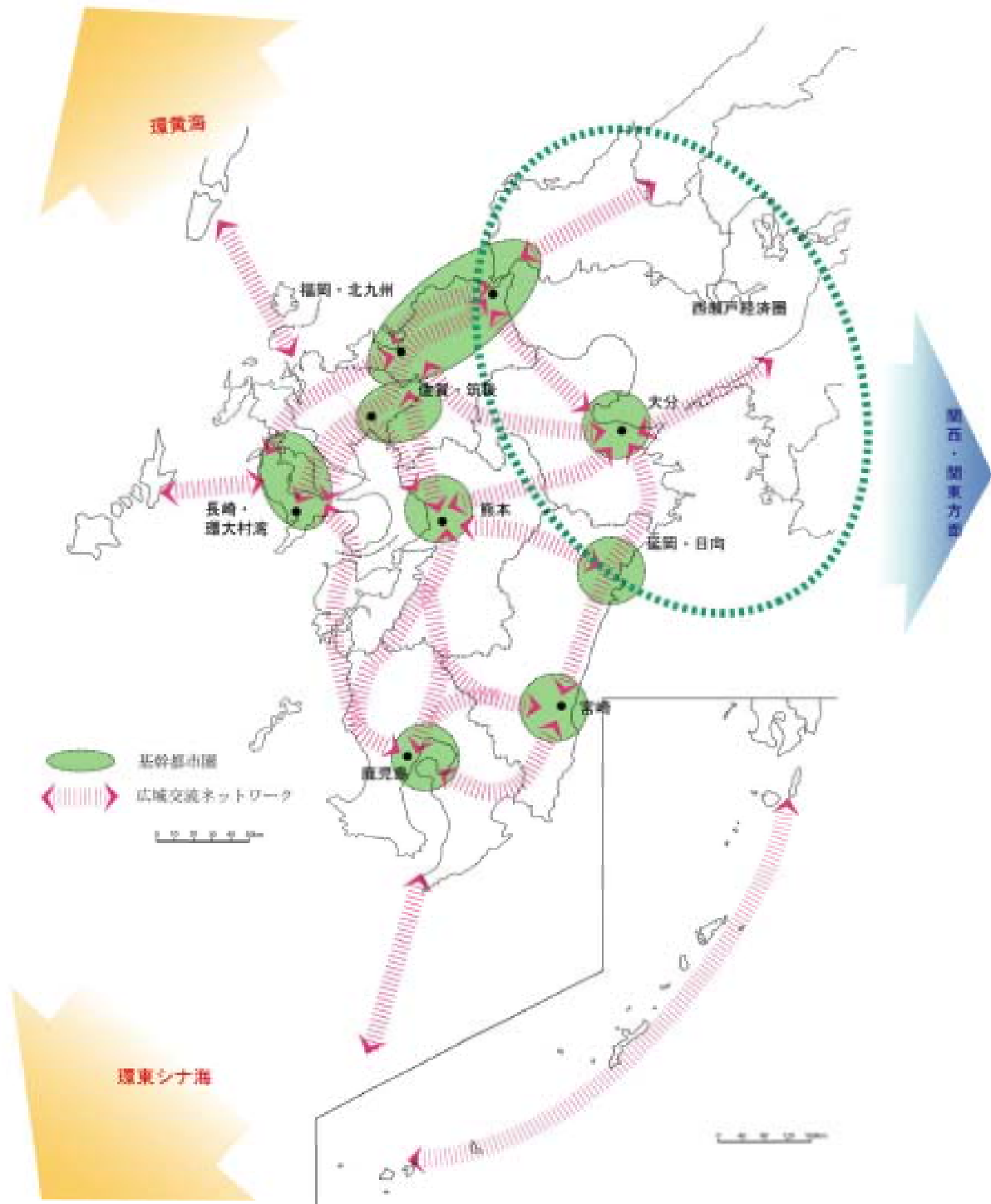


図 3-8 九州におけるネットワーク型地域連携

(2) 東アジア経済圏を中心とした九州広域国際交流圏の形成

九州は、国内的には国土軸を通じて3大都市圏をはじめとする本州、四国方面と強力に結びつき、また国土軸の最西端にある国土構造上、国際的には、日韓海峡経済圏、環黄海・東シナ海経済圏、環日本海経済圏などに入る関係にある。

そのような九州が、自立的・一体的に発展し、さらに東アジアとの国際交流を先導する地域となっていくために、国際交流機能をより一層充実・強化し、広域国際交流圏を形成する必要がある。

経済的な交流においては、企業生産の各部門等を結ぶ物流の重要性が高まり、また生活物資の輸入が増大する中で、部品、製品、生活物資等の輸送に優れたコンテナによる国際輸送の比重が高まるとともに、より一層の迅速性、低料金化や情報化などへの対応など物流の効率化が求められる。

このため、地域の物流需要を勘案しつつ、拠点的・重点的な施設整備と港湾諸手続きのワンストップサービス化等の港湾サービスの向上を図る。特に、北部九州地域の下関港、北九州港、博多港の中核国際港湾において、アジア地域をはじめ欧米各国との物流需要に対応し、コスト・サービス面で国際的に遜色のない国際コンテナ輸送に対応した機能強化を図るとともに、九州各地の主要な港湾においては東アジア諸港と直接国際コンテナ航路で結ぶなどの機能充実を図る。

九州から東アジアへの旅行やビジネスの移動手段は、航空機に加えフェリー、高速船など多様であり、韓国とは日帰りも可能な距離にある。このような優位性を最大限に活かして、地域の需要に応じた適切な国際航空ネットワーク等の形成を推進する。

さらには地域の自然、伝統、文化、地場産業等を活用した国際交流拠点づくりを進めつつ、交流を支える国際的感覚を身に付けた人材を九州独自で供給できる教育機関、技術研修機関等の整備を支援し、ビジネスだけでなく、学術、技術、芸術、文化、スポーツ、観光など、多様な分野において、国際的な相互理解が深まるべく、草の根レベルにおける双方向の交流を積極的に支援する。

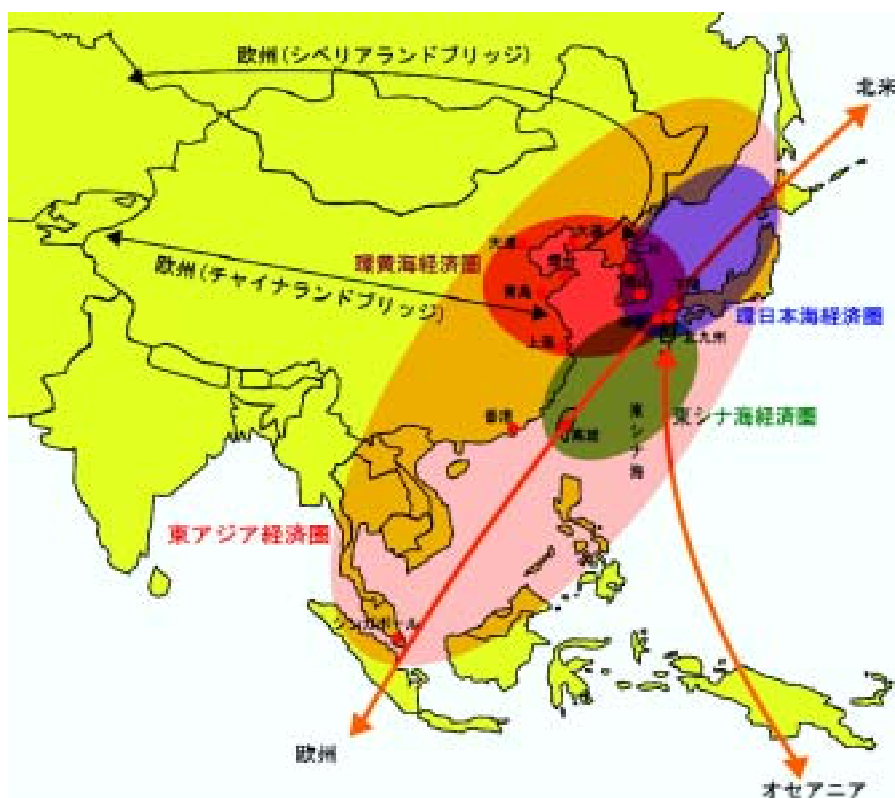


図 3-9 東アジアを中心とした九州の国際交流圏

第4章 施策展開と推進方策

4-1 基本施策に沿った施策展開

(基本姿勢)

住民とのパートナーシップを構築し、多様な主体の参加と連携を促すためのコミュニケーション型行政を推進する。

九州地方整備局の統合のメリットを活かした、港湾・空港、道路、河川、さらに都市基盤等の分野間の連携施策の推進、及び選択的・集中的投資によって、効率的かつ効果的な事業推進を図る。

(個別施策の展開)

「暮らしを守る国土と環境の保全・再生」に対しては、災害に強い安全な国土づくりと災害時の危機管理体制の充実に取り組むとともに、自然環境の保全・再生と環境負荷の低減などにより循環型の社会に向けた社会基盤づくりを進める。

「自然と都市サービスを楽しむ都市・自然交流圏づくり」に対しては、拠点となる都市において高次都市機能を充実させその魅力を一層高めるとともに、多自然居住地域において都市にはない癒しの機能など地域の特性を活かす基盤整備を進め、併せて両者をつなぐ交通ネットワークの構築を図る。

「地域の活力を支えるネットワーク型交流基盤づくり」に対しては、陸、海、空の交通ネットワーク、及び高度情報通信ネットワークを充実させ、広域交流ネットワークの確立を図る。また、産業の発展と人の活発な交流を、東アジアを中心とした国際社会にまで広げていけるよう国際交流基盤の充実を図る。

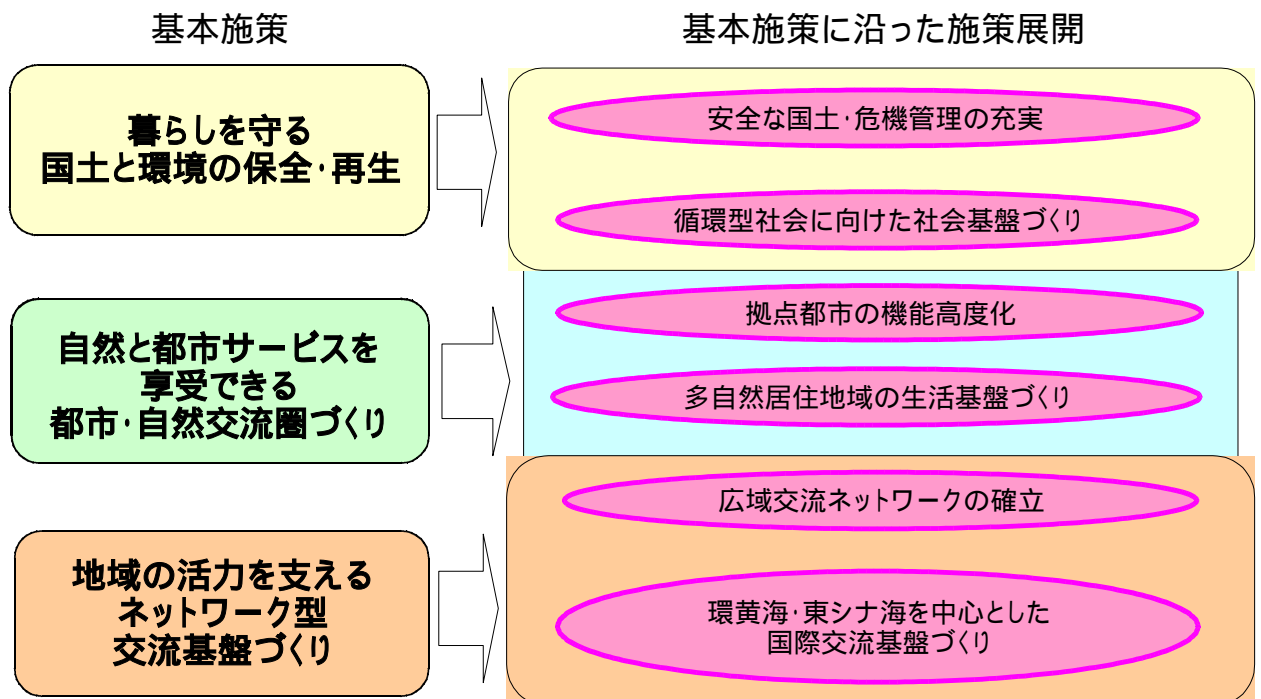


図 4-1 基本施策と施策展開

(1) 安全な国土・危機管理の充実

～ 安全・安心な国土管理ビジョン ～

～ 自然災害から都市と地域の暮らしを守ります。～
～ 災害に備えて危機管理体制を充実します。～

九州の地形・地質、気象条件のもと、安全で安心して暮らせるための基盤は未だ十分ではない。近年の土地利用の変化や都市の機能高度化、高齢者等の災害弱者の増大により、万一災害が発生した場合には被害の拡大が懸念される。このため、大規模な自然災害の発生に備えるとともに、防災に対する社会的需要の質的、量的な高度化への対応を図っていく。

まず、台風や集中豪雨に伴う風水害に備え、河道の整備並びに洪水調節施設の整備を促進する。また背後に人口集積のある有明海などの海岸では、伊勢湾台風クラスの台風による高潮に対して、安全な施設の整備を促進する。

大規模な地震や火山噴火、それにともなう土砂災害などにも備えた国土づくりに向け、防災や国土保全事業を推進するとともに、リダンダンシーに優れた社会基盤を確保する。

併せて災害を未然に防除し、または被害を最小限にとどめるため、防災計画の策定や自治体相互の援助体制・自主防災組織の形成、防災ボランティアの育成、防災訓練の実行等、災害時における安全確保へ向けての社会システムの構築を図る。また河川の水質事故や海上における汚染事故に対しても迅速な対策が取れるようにする。

さらに、北部九州などの渇水頻発地域の解消や良好な水環境の保全に向け、安全かつ安定的な水資源を確保し、安心して暮らせる水供給の推進を図る。

想定される将来の暮らしのイメージ

【風水害対策】 毎年の台風、梅雨時の大雨、高潮などによる被害を最小限にし、安全で安心して暮らせるようになります。	【火山・土砂災害、大規模地震・火災災害対策】 洪水や土石流、火山噴火などが発生しても甚大な被害には至らないようにし、安心して暮らせるようになります。
	【河川の水質事故・海上汚染事故対策】 河川の水質事故や海上での汚染事故にも、迅速に対応することで、被害が最小限に食い止められます。
【危機管理体制の確保】 災害が発生した場合の連携体制が整い、最寄の防災拠点まで迅速に避難できるようになります。また、離れた箇所の被害状況なども携帯電話などにより迅速に知ることができるようになります。	【渇水対策】 渇水の多い北部九州地域などで、水不足に悩まされることの少ない暮らしになります。

表 4-1 安全・安心な国土管理ビジョンの施策一覧

大項目	中項目	小項目	備考
風水害対策	都市の壊滅的水災防止対策及び内浸水対策の推進	下水道雨水対策の整備 基幹河川の河道整備 洪水調節施設の整備 堤防の強化・難破堤整備 減災対策としての氾濫原対策の推進（樹林帯、二線堤等） 内水排除施設の整備 雨水貯留対策の推進	
	洪水・高潮による水害常襲地域の解消	海岸堤防等の高潮対策の推進 宅地高上げ、輪中堤等による水防災の推進 未改修地域の河川整備 洪水調節施設の整備	
火山・土砂災害、大規模地震・火災災害対策	火山噴火、土砂災害対策の推進	火山監視施設や緊急対策工法等の火山噴火対策調査等の実施 荒廃地域や火山地域における土石流対策の推進	
	災害危険個所に対する道路防災の推進	災害危険個所に対する道路防災の推進	
	社会基盤施設の耐震化	河川・ダム・海岸・砂防施設の耐震化 道路・橋梁の震災対策の推進 物流の安定供給に向けた耐震パースの整備	
	地震や火災等に対する防災機能の向上	都市防災総合推進事業の推進	
危機管理体制の確保	防災拠点の形成	河川防災ステーションの整備 高潮防災ステーションの整備 防災合同庁舎の整備 地震災害時に避難地・防災拠点等となる防災公園等の整備 海上からの物資輸送を可能とする防災拠点の整備	
	避難活動や救命活動を想定し港湾や空港とのアクセス道路の整備	港湾・空港と道路の連結強化	
	迅速な情報提供を可能にする高度情報提供システムの構築	情報ハイウェイ構築 インターネット等を活用した道路防災情報の提供 河川関係施設のIT化と情報共有化 港湾施設の防災情報の強化	
	危険区域公表による土地利用の見直し誘導	浸水想定区域図の公表 ハザードマップの作成支援	
	防災体制の充実	自治体等と連携した防災計画の策定や防災訓練の実施	
	国土保全のための流域と一体になった総合的な治水対策の推進	国土保全のための流域と一体になった総合的な治水対策の推進	
	テロ対策の推進	国際旅客船ターミナルにおけるテロ対策の強化	
河川の水質事故・海上汚染事故対策	海上油流出事故対策の強化	大型浚渫兼油回収船の配置	
	河川水質事故対策の強化	水質事故の監視及び対策の充実	
渇水対策	安全で安定的な水資源の確保	ダムによる水量の確保や既存施設の有効活用	

(は連携事業を示す。)

(2) 循環型社会に向けた社会基盤づくり

～ 美しく豊かな自然環境ビジョン ～

～ 自然環境を保全し、新たな再生に取り組みます。～

～ 地球環境に貢献する環境負荷の少ない社会基盤を整備します。～

九州を育む恵まれた自然環境は、暮らす人、訪れる人に広く愛され活用されつつ、次世代に継承されなければならない。

このため、地域の生態系や景観に配慮した公共施設の整備を進め、法に基づく環境影響評価の実施と継続的なフォローアップを通じて豊かな自然環境を美しく健全な状態に保つと共に、自然環境の再生に取り組む。また、閉鎖性水域については、流域の水循環の改善や海洋汚染の防止等総合的な施策によって良好な水域の保全に取り組む。

社会活動や建設事業に伴う廃棄物については、資源の有限性に鑑み可能な限りの活用を進めなければならない。このため、静脈物流の効率化やリサイクル産業を支援する基盤整備に取り組み、生活から産業活動にいたる廃棄物のリサイクルを進める。特に建設事業に伴う廃棄物については、情報の共有化や技術の開発等を通じて廃棄物ゼロを目標として可能な限りの有効利用を図る。

地球環境の温暖化防止や生活環境の改善に向けて、できるだけ環境負荷の少ない社会の構築に向けた社会資本の整備が望まれる。このため、今後進める種々の社会基盤整備にあたってもCO2の削減などに配慮した事業を進めるとともに環境負荷の低減に資する社会基盤の整備を図る。特に都市部においては、交通渋滞のない円滑な交通環境の整備とあわせて、空港、港湾、鉄道、道路など交通機関の結節強化及びマルチモーダルの推進や、公共交通機関の利用促進、共同集配システムの構築、さらには低燃費車・低公害車の普及など省エネルギー対策の推進によって環境負荷の少ない交通体系を形成する。

想定される将来の暮らしのイメージ

【自然環境の保全】 地域と一体となった環境の保全に取り組むことで、川や海の水が澄んできれいになります。上流から下流、海辺まで、生活から産業まで、自然界の水循環を意識した利用及び保全が高まり、どこに暮らしていても自然の循環の恩恵を受ける心地よい暮らしが実現できるようになります。水道の水もおいしく、生物の良好な生息・生育環境を有する昔の川に近づけ、今では見ることの少なくなったホタルやさかなを九州各地で見ることができるようになります。また、干潟、藻場を回復することで、きれいな海になります。水や空気の良い循環を支える国土保全のため、森林をはじめ緑を大切に作る暮らしになります。	【廃棄物への対応】 生活のゴミや産業の廃棄物の減少や再利用により、リサイクルが徹底された暮らしになります。
	【環境負荷の低減】 渋滞が緩和され、交通の流れが円滑になります。特に都市部では公共交通機関の利用が高まり、自動車の排気ガス総量が減少し、都市部でも空気がきれいな環境になります。
	【環境教育の支援】 すでに取り組まれているリサイクル活動のように、普段からだれもが環境を意識した生活スタイルが浸透し、子供のころから自然環境とふれ合いやすくなります。

表 4-2 美しく豊かな自然環境ビジョンの施策一覧

大項目	中項目	小項目	備考
自然環境の保全	生態系の保全と再生	河川や湿地における自然再生の推進及び多自然型川づくりの推進	
		海岸浸食防止に向けた沿岸海流流砂の調査等の実施	
		緑の回廊構想の推進	
		道路・河川におけるピオトープの整備	
		潜在樹種による法面緑化	
	良好な水環境・健全な水循環の形成	伐採樹木の現場内移植	
		下水道高度処理の普及促進	
		行政、流域住民等が一体となった水環境改善行動の実施	
		既設ダムの有効活用及びダムの弾力的な運用の実施	
		雨水利用・中水利用	
	おいしい水の確保	海洋汚染の防止	
		合流式下水道の改善	
	流砂系における総合土砂管理の実施	河川やダム貯水池における水質浄化対策及び水環境改善行動の実施	
		自然浄化能力を活用した河川水質浄化技術の開発推進	
	良好な海域環境の保全・創造	水道水源域における下水道の普及	
流域一環となった土砂管理推進			
自然への影響の少ない施設整備	藻場・干潟、生息環境の回復・創造		
	多自然型河川工法の推進		
主要な幹線道路におけるエコロードの推進	海域の浮遊ゴミ・油の回収		
	閉鎖性海域における水質・底質の改善		
道路緑化の推進	地形になじんだ施設設計		
	エコロードの実施		
自然再生事業の推進	小動物の横断通路等の確保		
	横断抑止施設の併設整備		
水辺に関する情報の共有	道路植栽の推進		
	緑の回廊構想の推進		
環境アセスメントや継続的な環境モニタリングの確実な実施	道の駅への緑化		
	河川や湿地における自然再生の推進及び多自然型川づくりの推進		
環境負荷の低減	臨海部における大規模緑地の推進		
	道路緑化モデル事業		
静脈物流を支える基盤整備	アドプト制度の推進		
	自然再生に資する都市公園等の整備推進		
環境教育の支援	川の情報室の開設		
	水辺の動植物の生息、生育状況の公表		
環境教育の支援	水文水質データの公開		
	環境影響評価の実施		
環境教育の支援	環境センサス（騒音）、大気観測の実施		
	道路植栽剪定枝の堆肥化		
環境教育の支援	コンクリート及びアスファルトにおける骨材の再利用		
	現場発生品の二次利用		
環境教育の支援	幹線道路によるアクセシビリティ強化		
	河川における流木の活用及び除草工事発生刈草の有効利用		
環境教育の支援	砂防工事における現地発生土砂を活用したソイルセメント工法の推進		
	下水汚泥のリサイクル		
環境教育の支援	再生水利用の推進		
	ゼロエミッションの推進		
環境教育の支援	建設リサイクルの推進		
	廃棄物処分場の確保		
環境教育の支援	港湾を核とした静脈物流システムの構築		
	道路交通における環境負荷の軽減（二次改築、渋滞対策など）		
環境教育の支援	バイパス、環状道路の整備		
	交差点改良等の渋滞対策実施		
環境教育の支援	沿道環境改善事業		
	都市内交通における自転車利用の促進のための環境づくり		
環境教育の支援	歩行者・自転車利用環境の整備		
	ユニバーサルデザイン歩行空間整備事業、市街地の歩行空間のバリアフリー化		
環境教育の支援	マルチモーダル推進による環境負荷の軽減		
	マルチモーダル交通体系連携整備事業		
環境教育の支援	交通連携推進事業（交通結節点改善事業）		
	九州と近畿、関東を結ぶ海上ユニット貨物輸送に対して適切に輸送モードを連結		
環境教育の支援	住宅の省エネルギー性の向上		
	住宅の断熱性、気密性等の適正水準の確保		
環境教育の支援	環境配慮型の官庁施設整備の推進		
	グリーン改修・グリーン庁舎の整備		
環境教育の支援	水辺を活かした環境教育の支援		
	子供の水辺、水辺の楽校等の支援		
環境教育の支援	川の発見・再発見プロジェクトの推進		
	川の交流拠点を活用した環境教育の実施		
環境教育の支援	ふるさとの海岸の啓蒙		
	いきいきとした海の子の教育		
環境教育の支援	環境意識向上のための広報		
	出前講座（環境関係）		

（ は連携事業を示す。）

(3) 拠点都市の機能高度化

～ 潤いと賑わいの都市再生ビジョン ～

～都市の顔となるまちづくりを進め活力と魅力を高めます。～
～潤いのある快適な居住環境を整備します。～

九州の特徴である都市の適度な分散を活かせば、多自然居住地域と都市の距離は近い。双方のメリットを十分に享受できるようにするため、拠点となる都市の機能を充実し魅力を高める。

特に拠点都市には、高度な教育、医療、福祉のほか、都市規模に応じたスポーツ、アミューズメント、コンベンション機能など、个性的かつ多様なサービスを集中させ、魅力を高める。

その中で都市内では、様々な人や物の動きを支えるために、都市の骨格となる道路の整備や、鉄道、バス等の公共交通の結節機能の強化、高度情報化社会に対応したITSの活用等により都市交通の円滑化を図る。また高齢化の進行やノーマライゼーションの浸透などを踏まえ、公共施設や交通基盤などにユニバーサルデザインの導入を推進する。

また、公園の整備や沿道などにおける緑化の推進、港の水際線の開放により、安らぎや潤いのある都市空間を形成する。併せて土地利用の改変などに伴う都市の災害の影響は広域的で多方面の機能を阻害することから、都市の機能を維持する都市防災を図る。

住環境についても、密集市街地や下水道などの改善、安全で良質な居住空間の確保など、快適で住みやすい都市空間の形成に向けて都市の再整備を図る。

さらに、域外から多くの人を訪れる都市観光の支援や、研究開発型・知識集約型産業や九州に培われた環境技術を活かした環境産業の立地促進を支援するための都市機能の充実を図る。

また、都市はこれまで産業の変遷とともに成長してきたが、近年産業構造の変革や商業形態も変化しており、これに対応して中心市街地や工場跡地等の都市の再整備により新たな機能の充実を図る。

想定される将来の暮らしのイメージ

【都市の顔となる活力あるまちづくり】 魅力的な駅前広場や中心市街地、躍動的で先進的な産業が集積し、域外や国外からの人の流れも多く活気ある都市になります。	【都市内交通の利便性の向上】 都市内の混雑が緩和され、移動がスムーズになります。多くの人々が利用する道路、駅、港、空港では、だれでも安心して利用できる施設になります。
【潤いある都市環境の整備】 都市部でも緑や木陰が十分に確保され、潤いやさわやかさを感じる街になります。	【快適な居住環境の整備】 水洗トイレが完備され、段差の少ない住宅が増え、だれもが安心して生活できます。また、消防防災活動に不便な密集地区が無くなり、快適で安全な街になります。

表 4-3 潤いと賑わいの都市再生ビジョンの施策一覧

大項目	中項目	小項目	備考	
都市の顔となる活力あるまちづくり	拠点都市の中心市街地活性化支援	みち再生事業・賑わいのある道づくり事業・まちづくり総合支援事業・土地区画整理事業等の推進 シビックコア地区整備制度の展開		
	国内外からの観光客受け入れ基盤整備	交流活動の拠点となるシーサイドオアシスの整備 ウォーターフロントの整備		
	暮らし雇用を支える産業・エネルギー港湾の整備	多目的国際ターミナル整備、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの拠点的整備		
	新たな拠点の形成による戦略的都市整備の推進	都市再生推進事業の推進		
都市内交通の利便性の向上	交通円滑化施策の実施	連続立体交差事業、立体交差の整備による踏切道の除去 適正規模駐車場整備 主要渋滞交差点の改良 高規格幹線道路・地域高規格道路・幹線道路・環状道路の整備 都市圏交通円滑化総合対策事業・交通需要マネジメント推進調査 交通連携推進事業(連続立体交差事業、交通結節点改善事業) バス路線フレッシュアップ事業・バスの駅整備事業 交通需要マネジメントの実施		
	公共交通基盤の整備及び交通結節点改善	交通連携推進事業(連続立体交差事業、交通結節点改善事業) 高規格幹線道路・地域高規格道路・幹線道路・環状道路の整備 路面電車走行空間改築事業の推進 港湾・空港と道路の連結強化		
	基幹都市圏の港湾・空港の整備	多目的国際ターミナル整備、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの拠点的整備 基幹都市圏における空港施設の整備		
	ITSによる都市内の移動支援の推進	ナビゲーションシステムの高度化 AHS(走行支援道路システム)の実証実験の実施 ETC(ノンストップ自動料金収受システム)のサービス料金所拡大 VICSの充実		
	公共空間におけるユニバーサルデザインの推進	係留施設、親水緑化等のバリアフリー化 空港内のバリアフリー化 高度なバリアフリー化庁舎の整備 バリアフリー歩行空間ネットワークの整備 交通連携推進事業(交通結節点改善事業) ユニバーサルデザイン歩行空間整備事業、市街地の歩行空間のバリアフリー化		
	連携情報提供	行政情報プラザ整備		
	潤いある都市環境の整備	都市緑化の推進	敷地・屋上緑化 緑地保全事業の推進 緑の回廊構想の推進 道路緑化の推進 緑の基本計画の策定推進 緑化重点地区総合整備事業の実施による公共公益施設の緑化の推進	
		都市における水辺空間の形成	都市河川の河畔景観の保全・再生 みなとの水際線の開放	
都市公園等の整備推進		都市公園等の整備推進		
快適な居住環境の整備		身近な生活基盤の整備 高年齢者・障害者が安心して暮らせる住宅の確保 良好な沿道環境の実現 交通安全対策の推進 都市居住の推進 密集市街地の改善による良好な居住空間の確保	良質な住宅ストックの整備 下水道の普及促進 バリアフリー住宅の整備 緑化・自然環境対策の推進 電線共同溝の整備 植樹帯の整備 沿道環境改善事業 事故多発地点の交差点改良、歩道等の整備 高規格幹線道路・地域高規格道路・幹線道路の整備 主要渋滞交差点の改良 歩行者・自転車利用環境の整備 職住近接の住宅供給・住宅市街地の整備 密集住宅市街地整備促進事業等による密集市街地の改善の推進	

(は連携事業を示す。)

(4) 多自然居住地域の生活基盤づくり

～ ゆとりと安らぎの多自然居住ビジョン ～

～ 拠点都市との交通・情報アクセスを充実します。～

～ 自然に囲まれた個性とゆとりの居住地域を創造します。～

都市の適度な分散を活かした拠点都市の魅力高度化とともに、多自然居住地域もその機能や魅力を高めることで、九州全体のポテンシャルを高める。

多自然居住地域では、高齢化の進行が早くかつ過疎化も進行しており、シビルミニマムの観点から、日常的な生活基盤として必要な道路の整備や、離島等において生活物資をもたらす定期航路就航率の向上を図るとともに医療、教育、福祉など基礎的なサービスを楽しむための環境づくりを支援する。単独の行政区域内で整備することに限界がある施設や拠点となる都市の高度医療、高度教育施設の機能も享受できるようにするため、隣接市町村間や拠点都市へのアクセス向上を図る。特に都市的サービスを受けにくい離島・半島や山村地域では、生活道路、定期船の就航率をあげる防波堤や高度情報通信基盤などの整備によって地理的・自然的制約からの感覚距離を縮め、安心して暮らせる生活空間を形成する。

多自然居住地域を構成する中小都市に対しては、「個性を活かした多様な地域」に向けて、地域の歴史や文化、伝統など培われた個性を活用し中心市街地の魅力を高め、交流人口の拡大を図る。

多自然居住地域は、その多くが地形的にの厳しい条件にあり災害の多発する傾向にあるが、国土全体の保全管理という視点から公共施設の防災を進めるとともに都市地域との多様な連携による地域の防災を図る。

また、農山漁村や離島、半島、山間部では、都市居住者へのゆとり・癒し空間としての機能を評価し、海、山、川の豊かな自然や歴史、文化を保全しつつ、活用しながら個性ある多様な地域を形成する。

想定される将来の暮らしのイメージ

【生活基盤の整備】 多自然居住地域においても、日常生活がよりスムーズに行えるようになるとともに、様々な情報を居ながらにして入手でき、安心して暮らせるようになります。	【中心市街地の活性化】 多自然居住地域の中心となる都市では、中心部が活性化され、それぞれの個性が活かされた魅力的で生き生きとしたまちになります。
【ゆとり、癒しの空間づくり】 身近なところにある自然や歴史、伝統、文化が生活にとけ込み、都市にはないゆとりある暮らしができ、都市部の住民は、自然環境とのふれあいや豊かなときを享受できるようになります。	【都市と多自然居住地域とのアクセス充実】 豊かな自然の中から都市へ、都市からも豊かな自然へ、気軽に行くことができます。
	【地域間連携の支援】 都市住民と農山漁村地域の住民との交流が盛んになり、お互いの信頼感が醸成されます。

表 4-4 ゆとりと安らぎの多自然居住ビジョンの施策一覧

大項目	中項目	小項目	備考
生活基盤の整備	日常生活の基盤となる道路の整備	幹線道路の整備	
		(電線)共同溝の整備及び電線類の地中化	
	生活基盤となる公共交通確保の支援	生活基盤となる公共交通確保の支援	
	離島における交通利便性・安全性の向上	係留施設・親水緑地等のバリアフリー化	
		就航率を向上させる防波堤の整備	
	交通不便を是正する高度情報通信基盤の整備	道路の光ファイバー収容空間の整備	
		民間、自治体等への収容空間、光ファイバの開放	
		情報ボックスの整備促進	
		ITS(バスロケーション、オンデマンドバス)の構築	
	公共空間におけるユニバーサルデザインの推進	ITS(道路情報提供システム)の構築	
高度なバリアフリー化庁舎の整備			
バリアフリー歩行空間ネットワークの整備			
中心市街地の活性化	中小都市の中心市街地活性化の支援	交通連携推進事業(交通結節点改善事業)	
		みち再生事業・賑わいのある道づくり事業・まちづくり総合支援事業・土地区画整理事業等の推進	
		シビックコア地区整備制度の展開	
ゆとり・癒しの空間づくり	自然・歴史・伝統、文化を活かした地域づくりの支援	円滑な合意形成を図る地域参加型の道路計画	
		歴史国道の整備	
		ウォーキングトレイル事業	
		河川土木遺構の保全及び伝統河川技術の活用・継承	
		歴史的、伝統的施設の保全と活用	
	地域の歴史・文化に根ざした街なみ環境の整備		
	地方の個性を活かした都市公園等の整備推進		
人に優しい水辺空間づくり	ふるさとと海岸の整備		
都市と多自然居住地域へのアクセス充実	基幹都市へのアクセス道路の整備	水辺プラザ等の水辺拠点の整備	
		水辺のバリアフリー化	
		みなとの水際線の開放	
地域間連携の支援	国土保全のための山間・流域・沿岸域の連携支援	みなの水際線の開放	
		総合的なプレジャーボート対策の推進	
	都市と多自然居住地域を結ぶ交通基盤(道路、港湾、空港)の連携整備	高規格幹線道路・地域高規格道路・幹線道路の整備	
		港湾・空港・道路の連結強化	
		高規格幹線道路・地域高規格道路・幹線道路の整備	
		流域交流の支援及び九州流域連携会議の実施	
		地域住民との協働による河川・海岸管理の推進	
グリーンツーリズム・リバーツーリズムなど都市と農山漁村の交流支援	高規格幹線道路・地域高規格道路・幹線道路の整備		
連携情報提供	道の駅(道路)と地域交流施設(キャンプ場等)の連携整備		
住民参加型の道路の整備	行政情報プラザ整備		
住民参加型の河川・海岸の整備	ボランティア・サポート・プログラムの実施		
川の発見・再発見プロジェクトの推進	川の発見・再発見プロジェクトの推進	円滑な合意形成を図る地域参加型の道路計画	
		アダプトプログラムの実施	
		川の情報室の開設	
		リバーツーリズムの実施	
		川の交流拠点を活用した環境教育の実施	
		川の案内人の育成	

(は連携事業を示す。)

(5) 広域交流ネットワークの確立

～ 産業・交流支援のネットワークビジョン ～

～ 産業経済・地域を支えるため、九州内の3時間圏域を目指します。～
～ 連携をとった総合ネットワークを進めます。～

九州の力強い産業経済の発展と地域の日常生活を支える交通体系の充実が必要となっている。そのため、九州内を広域的に活動できるよう、基幹都市間の3時間圏域の確立を目指すとともに、九州外との交流促進に向け、道路、港湾、空港等の連携強化により、広域交通ネットワークを形成する。

また、都市への人口集中や中山間地域の過疎化の進行に鑑み、各地への定住化と交流人口の拡大による地域活力の向上に向け、個々に魅力を高めた多自然居住地域や都市の機能を互いに結ぶアクセス道路を整備し、交流・連携を促進する。

さらに、地理的・時間的な距離を超えた地域間の連携・交流、とりわけ離島、半島などの地理的な制約の中における交流促進に向け、情報通信ネットワークの構築を支援する。

このような基盤整備とともに、行政単位の枠を越えて志を一つにできる「九州人づくり」、九州の伝統や風土を継承できる人材育成、枠組みづくりの活動などを支援する。

なお、多自然居住地域は、国土全体の保全や水資源の確保、特に離島等は水産資源や国土管理など重要な地域であり、都市住民やNPO等と連携して地域の活力を維持しながら国土保全や施設管理に取り組むことを支援する。

想定される将来の暮らしのイメージ

【基幹交通基盤の充実】 高速道路や港、空港など広域的に移動するための交通基盤が身近になります。人やものの移動時間が短くなります。	【情報ネットワークの充実】 高度な情報通信の基盤が整備され、住む場所に関係なく生活や仕事に活かした交流が活発になります。
【総合交通体系の整備】 港から港に陸揚げされた物資の輸送がスムーズになり、各地へ物が早く届くようになります。	【地域間連携の支援】 都市住民と農山漁村地域の住民との交流が盛んになり、お互いの信頼感が醸成されます。
【都市と多自然居住地域とのアクセス充実】 豊かな自然の中から都市へ、都市からも豊かな自然へ、時間やお金をかけずに気軽に行くことができます。	

表 4-5 産業・交流支援のネットワークビジョンの施策一覧

大項目	中項目	小項目	備考
基幹交通基盤の充実	高速道路網の形成	高規格幹線道路の整備	
	基幹都市へのアクセス道路の整備	高規格幹線道路・地域高規格道路・幹線道路の整備	
	複合一貫輸送に対応した港湾の内買ターミナルからの輸送圏域の拡大	インテリジェント・ポート・システムの開発	
	基幹都市圏の港湾・空港の整備	基幹都市圏における空港施設の整備	
	港湾手続きの情報化	港湾EDIシステムの普及	
総合交通体系の整備	物流の効率化・物流拠点の整備	マルチモーダル交通体系連携整備事業	
		貨物ターミナルとアクセス道路の一体的整備 トラック荷捌き効率化計画の策定に向けた調査	
情報ネットワークの充実	高度情報通信ネットワークの構築と支援	民間、自治体等への収容空間及び光ファイバの開放	
		道路の光ファイバー収容空間の整備	
		情報ボックスの整備	
		下水道管理用光ファイバー整備	
		河川の光ファイバーネットワーク構築とインターネット、iモードによる情報の提供	
都市と多自然居住地域とのアクセス充実	基幹都市へのアクセス道路の整備	高規格幹線道路・地域高規格道路・幹線道路の整備	
	離島における交通利便性・安全性の向上	就航率の向上	
	都市と多自然居住地域を結ぶ交通基盤（道路、港湾、空港）の連携整備	高規格幹線道路・地域高規格道路・幹線道路の整備	
地域間連携の支援	国土保全のための山間・流域・沿岸域の連携支援	流域交流の支援及び九州流域連携会議の実施	
		地域住民との協働による河川・海岸管理の推進	
		水源地域活性化のための戦略プランの実施	
	川の発見・再発見プロジェクトの推進	川の情報室の開設	
		リバーツーリズムの実施	
		川の交流拠点を活用した環境教育の実施	
		川の案内人の育成	
	グリーンツーリズム・リバーツーリズムなど都市と農山漁村の交流支援	高規格幹線道路・地域高規格道路・幹線道路の整備	
		道の駅（道路）と地域交流施設（キャンプ場等）の連携整備	
	連携情報提供	行政情報プラザ整備	
		行政情報プラザネットワーク化	
	連携促進の人材・枠組みづくりの支援	市町村合併支援道路事業、広域連携支援道路事業（交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業等）	
地場産品や農林水産品の輸送支援	車両の大型化に対応する為の橋梁補強、建築限界の確保		
研究開発や知識集約型の産業立地の支援	幹線道路によるアクセシビリティ強化		
地域に根付いた建築技術の活用	地場生産品の採用		

（ は連携事業を示す。）

(6) 環黄海・東シナ海を中心とした国際交流基盤づくり

～ アジアが身近な九州国際交流推進ビジョン ～

～ 産業から観光まで国際競争力を高める基盤づくりを充実します。～
～ 東アジア 1 日交流圏形成を目指して空港アクセスを充実します。～

九州を、産業、学術から生活の分野まで東アジア地域との国際交流を先導する地域とするため、国際交流の拠点となる空港や港湾の機能強化を図り、整備を進め、首都圏や関西圏ばかりではなくアジア・太平洋地域との結びつきを強めていく。特に、北部九州の港湾は北米、西欧をはじめ全世界と結びついており、九州の産業競争力の強化や観光来客への魅力の向上等に資するため、国際水準にみあう施設の充実を図る。

産業においても急速に東アジアと結びついており、各県と東アジアとの連携強化のため基盤整備を図る。併せて、国際的な交流人口の増大に伴う需要においても適切に対応していく。

アジアとは近接性のみならず長い歴史の中で続けられてきた交流の蓄積があり、この九州のメリットを活かし、環黄海、東シナ海を中心とした東アジア諸国 1 日交流圏の形成を目指して、国際交流ゲートの拠点施設と連携をとった域内の循環型広域交通ネットワーク及びアクセス強化を図る。

広域国際交流圏の核として、九州北部学術研究都市整備構想（アジアス九州）等の推進を支援するとともに、これらの広域的で多様な学術・研究交流を通じて、地域における新たな産業展開を促す。

さらに、増加するアジア諸国からの観光客等が、より多くの観光拠点を、より快適に訪問できるような交通基盤を整備する。同時に、美しい自然環境や温泉地、地域産業、伝統産業、都市的アミューズメントなど、九州の素晴らしさを内外にアピールする拠点整備と人的国際交流の促進を図る。

想定される将来の暮らしのイメージ

【国際交流基盤の充実】 東アジアへの旅行がしやすくなり、また、出張や人材交流も多くなって、これまで以上に東アジアが身近になります。	【国際交流の支援】 九州内が、外国人にも訪れやすく暮らしやすいまちになります。九州の住民と外国人とのふれあいの機会も増大し、お互いの信頼関係が高まります。
	【国際的な観光振興への支援】 九州への外国人観光客が増えてきます。九州内の様々な歴史や文化をテーマにした国際観光が盛んになります。

表 4-6 アジアが身近な九州国際交流推進ビジョンの施策一覧

大項目	中項目	小項目	備考
国際交流基盤の充実	国際的な港湾や空港の機能強化	国際競争力強化に向けた高規格コンテナターミナルの整備	
		多目的国際ターミナル整備 基幹都市圏における空港施設の整備	
	高速道路や都市と空港、港湾など広域交通基盤のアクセス強化（マルチモーダル）の推進	高規格幹線道路・地域高規格道路・幹線道路の整備	
		空港・道路の連携の強化	
		港湾・道路の連携の強化	
	船舶航行のボトルネックの解消 港湾手続きの情報化、迅速化	開門航路の維持・管理	
港湾E D Iシステムの普及			
国際交流の支援	公共空間のユニバーサルデザインの推進	空港内のバリアフリー化	
		案内・サインの国際化対応 係留施設、親水緑化等のバリアフリー化	
	文化、産業、教育などにおける人的国際交流の支援	交流活動の拠点となるシーサイドオアシスの整備	
国際的な観光振興への支援	国際観光ルートの形成（外客来訪促進計画の推進）への支援	高規格幹線道路・地域高規格道路・幹線道路の整備	
		国際クルーズ増大への支援 交流活動の拠点となるシーサイドオアシスの整備	

（ は連携事業を示す。）

4-2 施策の推進方策

(1) 多様な主体の参加と連携を促すコミュニケーション型行政の推進

社会資本整備は、地域住民と行政の協働、共創作業である。

本来、その整備は、公益的な立場で進めるものであり、利用者に有効に利用されることによって地域に根付き、それが、地域づくり、国土づくりに繋がっていく。

このような考えの下、住民とのパートナーシップを構築し、多様な主体の参加と連携を促すためのコミュニケーション型行政を推進していく必要がある。

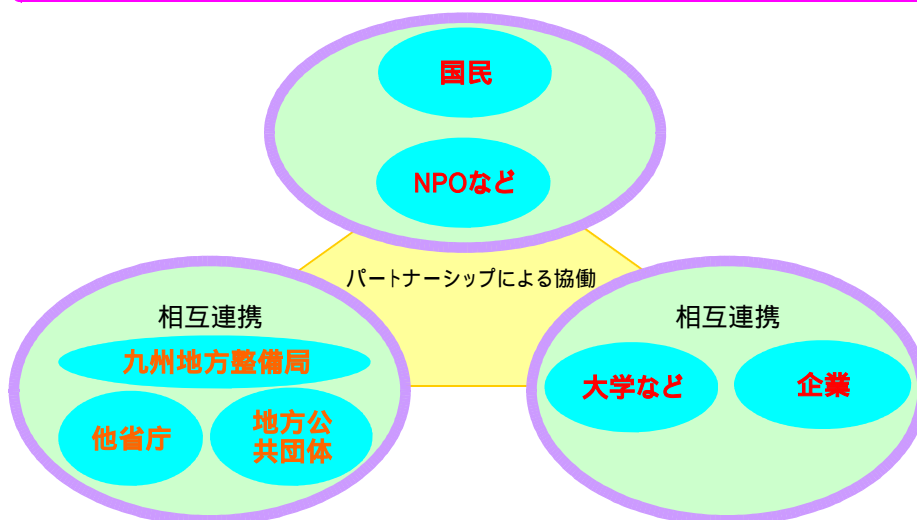
このため、事業の必要性等の説明責任（アカウンタビリティ）の一層の向上を図るとともに、行政と住民との各々の役割分担を踏まえたパートナーシップに基づく事業推進を図る。

さらに、多様な主体の参加と連携による地域づくりを積極的に支援する。

その際、関係地方公共団体や他省庁等関係機関との連携によって、総合的・効果的な施策展開を図る必要がある。

このようなコミュニケーション型行政の推進にあたっては、社会資本が、地域の住民等により利用され、時間の経過とともに地域の景観を形成し、やがて風景へ、そして風土となって、地域に根付いた資産となるよう、利用する人々とともに時間をかけて構築していくという認識が重要である。

多様な参加による九州づくり ~コミュニケーション型行政の推進~



より良い地域づくりに向けた国民と行政の関わり

地域住民 ボランティア団体 NPO 民間事業者等	行政との連携を図りつつ、自らの選択と責任によって積極的に地域づくりに参画する。
地方公共団体	地域的な視点から地域づくりへ多様な主体の参加を支援、調整、活用する。
国	国家的見地から地域づくりを支援することを基本に、説明責任の向上を図りつつ、基幹的な基盤の整備、広域的なサービス提供などを進める。

説明責任(アカウンタビリティ)の向上

社会資本整備の必要性、効果などについて、ホームページなどによる行政情報の公開や事業計画の説明会、出前講座等による地域住民への説明等、地域住民に対する積極的な説明責任の向上を図る。

道路IRサイト

道路事業の進め方、運営方法について国民から率直な評価をいただき、道づくりのサイトを設け、双方のコミュニケーションを図るもの。

出前講座

住民のみならずの依頼を受けて国や地方自治体の職員がお伺いし、施策の内容や方向等について説明するとともに、直接各種のニーズや声を行政に反映するもの。

住民とのパートナーシップによる協働

社会資本の利用者である住民とともに、施策の企画立案段階からパートナーシップによる協働の事業推進が図れるよう、住民ニーズの把握や地域住民との連携を促進する。さらに、多様な主体の参加と連携による地域づくり等を支援する。

< 住民のニーズの把握 >

既に設置している道の相談室等の相談窓口により、地域づくりや基盤整備に関する地域住民からの相談等に対応するとともに、PI(パブリックインボルブメント)やCS(顧客満足度)調査等の実施による住民ニーズの把握に努め、行政推進に活用・反映させる。

道の相談室、河川相談室

道の相談室は、道路に関する相談を幅広く受け付け、頂いた意見や相談に速やかに対応するとともに、こうした情報を分析し、道路の施策及び管理に活用するための窓口。また、河川についても河川相談室を設置し、河川に関する相談等を受け付けている。

PI(パブリック・インボルブメント)

PI(パブリックインボルブメント)とは施策の立案や事業の計画・実施などの過程で、関係する住民や国民から広く意見を伺い、それらを反映することである。手法はアンケート等様々である。

CS(顧客満足度)調査

道路構造の改善など利用者の声を反映した行政サービスの向上や施策立案に活用するため、利用者に対して社会基盤の利用に関する満足度等を調査するもの。

< 地域住民との連携促進 >

社会基盤整備や地域づくりにあたって、地域との連携による川づくりや社会実験の実施など、地域と連携した施策展開の積極的な推進を図る。社会基盤の維持管理においても、アドプト制度の活用等により、地域住民の積極的な参加と連携を促進する。

地域との連携による川づくり

持続的な流域管理に向けて、より多くの住民が連携し、川づくりに参加できるしくみの構築を目指して、河川整備計画等に地域住民の意見を積極的に反映するとともに、九州内、流域内の情報の共有化システムの確立を図るもの。

地域との連携による社会実験

地域づくり事業の本格的実施に先駆けて、導入の是非の判断材料とするため、住民との連携のもとで地域づくり事業を実験的に実施するもの。

アドプト制度

アドプト制度とは、ボランティアとなる住民や地元企業が、「里親」になり、引き受けた道路や河川などの公共施設を「養子」とみなして、定期的に清掃や植栽の管理などの世話をするもの。住民の美化意識の向上やアドプトサインによるごみの不法投棄などへの心理的効果も期待されている。

多様な主体の参加と連携による地域づくりの支援

個性を活かした多様な地域づくりを推進するため、地域住民、ボランティア団体、NPO、民間事業者等の多様な主体の参加と連携による地域づくりを積極的に支援する。

このため、地域づくりに関するワークショップ等地域の主体的な取組への参画や、関連する行政情報の提供等を推進するとともに、地方公共団体等関係機関との連携による支援の充実を図る。

(2) 良質な社会資本整備の推進

施策の展開にあたっては、誰もが等しく社会に参画し、支障なく行動できることを目標として、住居、道路、交通機関その他公共施設等種々の社会基盤を使いやすく利用することに不便を感じさせない、連続性のあるユニバーサルデザインとして整備することを目指す。

また、既に進展している安定成長時代に対応し、コスト意識をもちつつ、良質なコンクリートなど、丈夫で長持ちのする社会資本整備を図るとともに、多様な利用に応え地域の住民に育まれることにより、長い年月の間に風土として地域の個性に溶け込んでいく、美しい社会資本の整備を進める。

(3) 効率的・効果的な事業実施と公平性・透明性の確保

地域プロジェクトの発掘・育成と推進

九州地方整備局は、従来に比して所掌する事業分野が広がり、また、国の直轄事業のみならず地方公共団体の補助事業など地域に深く関わる分野を所掌するなど、社会基盤整備の総合的な推進を任務とする。

一方、自治体や地域住民、NPO、企業団体等による社会基盤を活用した地域づくりへの取り組みも多種多様になりつつある。これに対応し、地域発のプロジェクトを発掘し地域との連携を図りながら、所管する幅広い事業の計画や進捗の調整を通じて地域づくりに寄与する効率的・集中的なプロジェクトの育成を図る。

統合のメリットを活かした連携施策の推進

九州地方整備局は旧運輸省第四港湾建設局と旧建設省九州地方建設局が統合して発足した地方ブロック機関であり、従来に比べて所掌範囲が拡大している。この統合のメリットを最大限に活かし、道路事業、河川事業、港湾・空港事業、都市基盤整備事業等の各事業分野間のみならず他機関も含めて、緊密な連携による「連携施策」を積極的に展開し、総合的な交通体系の構築、都市基盤の整合的整備、総合的な防災対策の推進等、より一層の効果的で効率的な投資を推進する。

具体的には、九州新幹線駅と周辺のまちづくりの連携等の「施策融合による新しい施策の展開」、港湾・空港と道路の連携による物流の効率化等の「共通の目標に基づく守備範囲の広い施策の総合的实施」、総合的土石流対策（流出土受入施設の整備による経費削減）等「共通計画に基づく各種事業の集中実施による効果の早期発現・効率化」の他、情報の共有・統合による施策の質の向上やソフト的な連携施策を推進する。

これら連携施策をはじめ各種施策の展開にあたっては、関係地方公共団体や関係機関等との連携強化を図る。

選択と集中による効果の早期発現

社会基盤整備の目標は、国民生活の向上にあり、それは地域住民等によって社会基盤が利用されることを通じて達成されるものである。この意味で、社会基盤整備については、地域の合意形成と選択に基づいて実施されるべきものである。また、財政制約が厳しさを増す中で社会基盤整備による効果を早期に発現させるためには、分散型投資では非効率となる場合がある。

社会基盤整備にあたっては、地域の合意形成に基づく選択を十分に尊重の上、事業の投資規模、費用対効果、緊急性等を考慮しつつ、集中的・重点的な投資によって、その効果の早期発現に努める。

既存ストックの適正な管理と有効活用

九州においてこれまでに整備されてきた既存の社会基盤については、その機能を十分に発揮し得るよう、適正な維持管理とバリアフリー化等、時代の要請に柔軟に対応し、更新等を図る。

また、多様な社会的要請に効率的に対応していくには、必ずしも新たな整備に取り組むだけでなく、これまであった既存の施設を現状の需要や利用形態に応じて活用する他、周辺为社会基盤との相互補完や共同利用を図るなど、既存ストックを有効に活用していく。

既存施設の有効再利用	人々の生活ニーズの変化や多様化に対応し、規制緩和も視野に入れつつ、従来の利用の仕方とは異なる既存施設の用途転用や多目的利用などによって、今ある社会基盤を有効に活用していく。
相互補完や共同利用	効率的な基盤整備、適正な管理といった点では、お互いの地域がもつ既存の施設を相互に補完しつつ、共同して利用できるようにするなど使い方の工夫を進める。

総合的なコスト縮減の徹底

事業実施にあたっては、新技術・新工法の活用による施工の効率化等や、多様な入札・契約制度の導入による適正な競争と民間からの技術提案等による工事コストの縮減と質の向上を図る。また、リサイクルの推進や維持管理費の低減、環境負荷の低減に資する技術・工法の採用、グリーン調達促進などにより、環境負荷を低減し、社会的コストあるいはライフサイクルコスト全体のコスト縮減に努める。さらに、PFI制度の活用等による民間投資の誘発・活用を推進することにより、総合的なコスト縮減を図る。

PFI制度

PFI (Private Finance Initiative) とは、公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う手法で、わが国における新しい社会基盤整備手法として注目されている。

入札・契約制度改革による公平性・透明性の確保

地方公共団体も含めた発注者全体を通じて、入札・契約の適正化を促進することにより、公共工事に対する国民の信頼の確保と建設業の健全な発達を促進することを目的とする「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」(「入札契約適正化法」)が、平成13年4月より施行された。

一般公共事業の大半を管理し、また、建設業を所管する国土交通省として、適正化指針にしたがって、公正な競争の促進、不正行為の排除の徹底、不良・不適格業者の排除などの入札・契約の適正化を積極的に推進する。

(4) マネジメントサイクルの確立に向けた評価システムの充実

説明責任の向上と効果的で質の高い社会基盤整備を推進するため、事業・施策の企画・立案、実施、利用・管理等の各段階において、住民ニーズの反映、事業の必要性の洗い出し、実施後の効果等について評価し、さらなる改善に向けた展開を図るといったマネジメントサイクルを確立する必要がある。

このため、従来から実施している個別事業の評価（新規採択時の評価、中間段階での再評価、事後評価）に加え、各施策について、その必要性や有効性、投資する費用に対する効果の見込み等を事前にチェックし、施策実施後の目標達成度を測定するとともに、効果を分析し、改善方策を検討する政策評価システムの積極的な導入とその充実を図る。

目標達成度を測定する指標（業績指標）としては、施策の効果を表すアウトカム指標、利用者の満足度を表す顧客満足度など、地域住民にとって分かりやすい指標について検討を加える。

アウトカム指標

例えば、「平均旅行速度」など道路整備により社会的にどのような効果があるかといった施策による社会的効果等を示す指標。

(5) 新技術の活用促進及び技術開発の推進

我が国は、科学技術創造立国を目指しており、建設分野でも新しい技術、工法の開発に努めている。九州はこれまでも、先進的に新技術に取り組んできたところであり、国民の価値観の多様化が進む中、国民生活の基盤となる社会基盤整備についても、国民のニーズに応えられる国土の総合的マネジメントの視点から、社会が必要とするソフト技術を含む「建設コストの縮減」「安全・安心の確保」「環境保全対策」等の課題解決に向けた適正な『新技術・新工法』の公共事業への積極的な活用・普及を図るとともに、技術開発を推進する。

第5章 今後の課題

(1) 地域づくりの取り組みを育てるしくみづくり

今後、地域住民、ボランティア団体、NPO等による多様な地域づくりへの取り組みが活発化してくると期待され、こうした地域の主体的な取り組みが個性を活かした地域づくりに繋がることから、行政として、このような活動を積極的に支援していくことが必要となる。

しかしながら、そうした取り組みに関する情報を迅速にキャッチし、さらにその活動に対して、直接的・間接的に支援し、育てていくための手法や制度等は未だ確立されてはいない。

今後、地域住民等と対話を通じたコミュニケーション型行政の推進を図りつつ、地域づくりに関するニーズの把握とそれらを育てるしくみづくりについて検討していく必要がある。

(2) 地域が選択するしくみづくり

地域づくりのあり方は地域住民等の合意の下に選択されなければならない。その際には関係する住民の様々な利害関係も調整しつつ合意形成を図り、地域が主体的に責任を持って自ら選択することが重要となってくる。

地域づくりには、身近な生活に直接関わる生活圏の範囲から九州全体に関わる広域的なものまであり、各個人の経済活動や信条により関わり方も様々となる。今後こうした様々な利害や関わり方を合理的に調整し、地域が自ら選択する地域づくりのあり方について検討していくことが必要である。

(3) 九州全体で一体となって進める体制づくり

本ビジョンで示された九州の将来像を目指していく上では、地域のニーズを的確にとらえた上で、九州地方整備局のみならず、関係する他省庁等関係機関や地方公共団体、経済団体等との相互連携を図りつつ、各種施策展開を推進していくことが不可欠である。また、九州における各地域において、各々が個性を持った豊かな生活と活力ある地域産業を実現し、九州全体の発展を図っていくためには、各地域間の適切な競争と協調・協力が重要である。さらに、地方分権の流れの中で、九州がその独自性を発揮して自立的な発展を図っていくためにも、九州全体での一体となった取り組みが求められる。

このようなことから、今後、九州の国土づくりを進めていくための体制について、長期的視点にたって検討していくことが必要である。

(4) 計画のフォローと見直し

また、策定されたビジョンについては、住民の意見等を聴きながら随時計画の妥当性を検証し、適時に修正をすることが求められる。現在国土計画をめぐる広域的な地域計画のあり方や個別事業を展開する上での経済財政のあり方が変革されようとしている時期でもあり、このような状況の変化も見ながら適時の見直しを行いフォローアップを行う。

あしがき

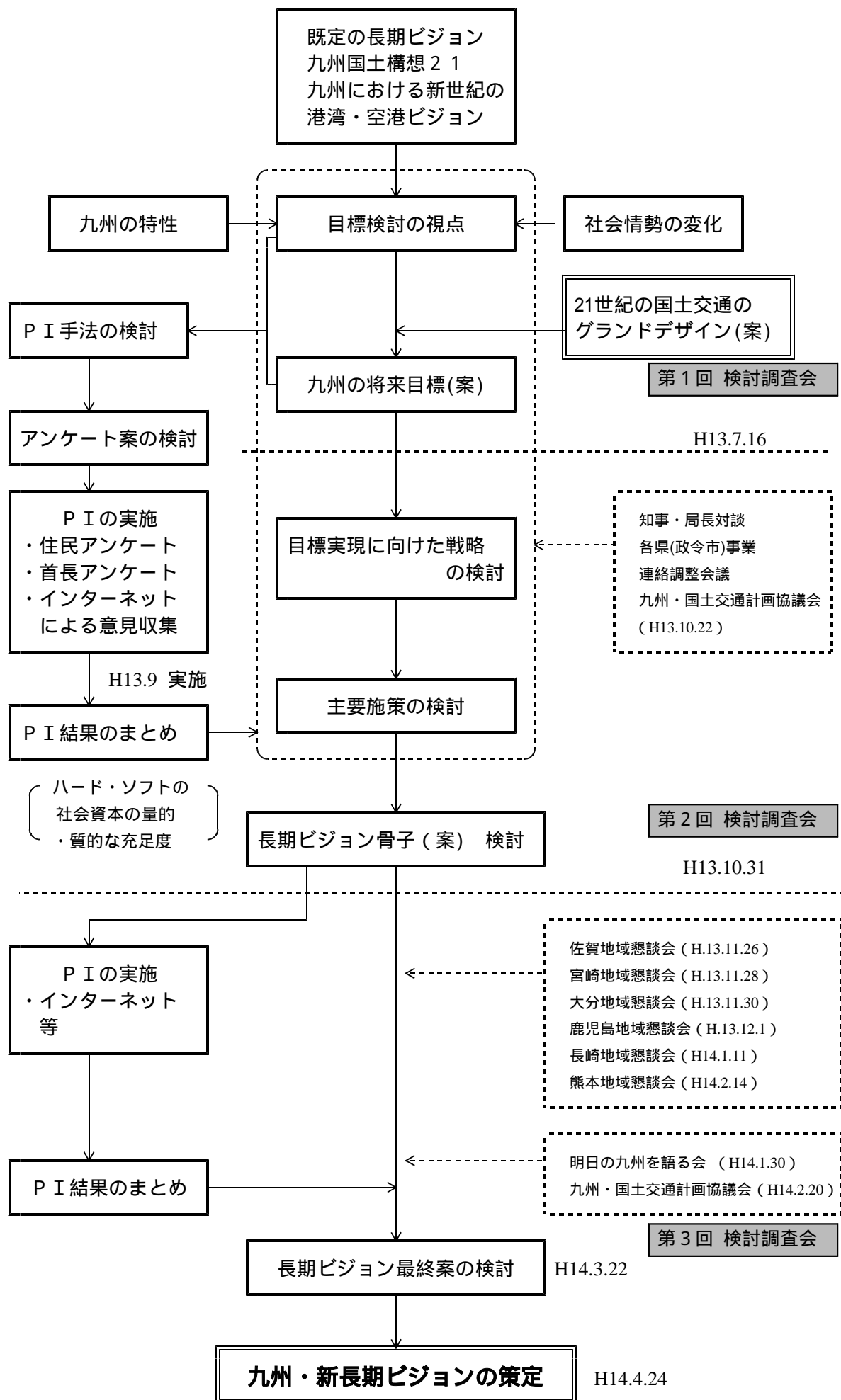
「九州・新長期ビジョン」（都市と自然、アジアが身近な21世紀のフロンティア九州）は、最初に述べたとおり、国土交通省九州地方整備局の発足に伴い、地域行政と連携を図りながら、統合のメリットを最大限に活かし、既存の「九州国土構想21」や「九州地域における新世紀の港湾・空港ビジョン」の考え方を継承しつつ、各県の長期計画も勘案しながら、「九州・新長期ビジョン検討調査会（会長：矢田俊文九州大学大学院経済学研究院教授）」の3回にわたる審議、及びアンケート調査や九州各県地域懇談会を経て、さらには九州管内の国の行政10機関及び関係7県、3市、経済3団体のご協力を得て、九州地方整備局がとりまとめたものです。

都市に居住しながら自然環境が近い、あるいは豊かな自然環境の中に居ながら都市が間近、というように都市と自然を身近に享受できる生活のフロンティア、新産業や新技術を生み出していく産業のフロンティア、さらにはアジアとの交流フロンティア、これら「21世紀のフロンティア九州」の実現をめざし、事業展開を進めてまいります。引き続き各位のご指導、ご協力をお願いする次第であります。

最後になりますが、審議いただきました検討調査会委員の皆さま及び関係機関の皆さまに感謝の意と敬意を表し、各位への謝辞といたします。

策 定 経 緯

1. 策定経過フロー



2 .「九州・新長期ビジョン検討調査会」メンバー

会 長	矢田 俊文	九州大学大学院経済学研究院教授
委 員	赤崎 義則	九州市長会 会長（鹿児島市長）
（以下五十音順）	安東 忠	九州地方知事会 事務局長（大分県企画文化部長）
	石村 僭悟	（株）石村萬盛堂 代表取締役社長
	伊東 正孝	日本政策投資銀行九州支店長
	岡田 允	（財）九州経済調査協会 常務理事
	尾野 徹	（株）コアラ 代表取締役社長
	黒田 省司	（社）九州・山口経済連合会 常務理事
	小原 健史	（株）和多屋別荘 代表取締役社長
	玉川 孝道	西日本新聞社 取締役編集局長
	樗木 武	九州大学大学院工学研究院教授
	張 愛	中国語通訳及び翻訳家
	土井 裕子	A・D建築設計室 主宰
	浜本 奈鼓	（NPO）環境教育事務所 くすの木自然館 専務理事
	松岡 恭子	（株）マツオカ・ワン・アーキテクト 代表
	松村 紅実子	71-アウツ-、南蛮文化と大友宗麟を学ぶ会ふらんしすこ代表
	光岡 明	作家
	宮本 秀利	（NPO）島原ボランティア協議会 理事長
	山本 文男	九州地区町村会会長会 会長、全国町村会 会長（添田町長）
	吉田 信夫	福岡大学工学部教授

3 . 協力機関

総務省	九州総合通信局	熊本県	企画開発部
総務省	九州郵政局		土木部
農林水産省	九州農政局	大分県	企画文化部
経済産業省	九州経済産業局		土木建築部
国土交通省	九州運輸局	宮崎県	企画調整部
国土交通省	大阪航空局		土木部
国土交通省	国土地理院 九州地方測量部	鹿児島県	企画部
国土交通省	気象庁 福岡管区气象台		土木部
国土交通省	海上保安庁 第七管区海上保安本部	北九州市	建設局
国土交通省	海上保安庁 第十管区海上保安本部		建築都市局
福岡県	企画振興部		港湾局
	土木部	福岡市	総務企画局
	建築都市部		土木局
佐賀県	企画部		港湾局
	土木部	下関市	港湾局
長崎県	政策調整局	(社)九州・山口経済連合会	
	地域振興部	九州商工会議所連合会	
	土木部	九州経済同友会	

4. 「九州・新長期ビジョン地域懇談会」メンバー

(懇談会開催順)

佐賀地域懇談会

座長	榑木 武	九州大学大学院教授
委員	川上 義幸	佐賀県土木部長
(以下五十音順)	古賀 武夫	地球市民の会会長
	小原 健史	和多屋別荘社長
	樋口 榮子	森と海を結ぶ会事務局長
	牟田 秀敏	鳥栖市長
	吉野 徳親	佐賀新聞社副社長

宮崎地域懇談会

座長	吉田 信夫	福岡大学工学部教授
委員	金丸 宜裕	NPO：ドウ・ピープル理事長
(以下五十音順)	津村 重光	宮崎市長：宮崎県市長会会長
	土井 裕子	A D 建築設計室主宰
	福島 四朗	宮崎経済同友会地域振興委員会委員長
	三好 正二	宮崎日日新聞社編集局次長

大分地域懇談会

座長	吉田 信夫	福岡大学工学部教授
委員	秋月 睦男	大分経済同友会代表幹事
(以下五十音順)	安東 忠	大分県企画文化部長：九州地方知事会事務局長
	尾野 徹	(株)コアラ代表取締役社長
	神足 博美	大分合同新聞社編集局社会部長
	後藤 國利	臼杵市長：大分県市長会副会長
	姫野 勝俊	竹田市商工会議所会頭
	松村 紅実子	川-アマガサ-：南蛮文化と大友宗麟を学ぶ会ふらんしすこ代表

鹿児島地域懇談会

座長	榑木 武	九州大学大学院教授
委員	赤崎 義則	鹿児島市長：九州市長会会長
(以下五十音順)	有留 忠男	輝北町長：鹿児島県町村会会長
	石窪 奈穂美	消費生活アドバイザー
	大西 洋逸	鹿児島商工会議所会頭
	浜畑 剛	南日本新聞社論説委員
	浜本 奈鼓	NPO：環境教育事務所くすの木自然館専務理事

長崎地域懇談会

座長	吉田 信夫	福岡大学工学部教授
委員	坂本 恵子	ザ・ながさき デスク
(以下五十音順)	野崎 元治	長崎商工会議所連合会会長
	本田 貞勝	長崎新聞社編集局長
	松村 良幸	美津島町長
	宮本 秀利	NPO：島原ボランティア協議会理事長

熊本地域懇談会

座長	榑木 武	九州大学大学院教授
委員	富永 清次	菊陽町長：熊本県町村会会長
(以下五十音順)	平塚 強一	熊本県経済同友会インフラ整備部会長：九州電力(株)熊本支店長
	平野 有益	熊本日日新聞社論説委員
	星子 邦子	日本消費者協会消費生活コンサルタント
	光岡 明	作家

参 考 資 料

「実施施策と業績指標一覧」

ここに示している実施施策及び業績指標は、九州地方整備局が所管している事業内容について掲載。

現時点で、業績指標が具体的に掲示できない施策についても、掲載しており、随時見直しを行っていく。

将来の目標については、業績指標ごとに年次にばらつきがあり、次のように大別している。

- ・将来の欄に年次がないもの：概ね10～15年先の目標
- ・備考の欄に 印があるもの：長期的な目標

1. 安全な国土・危機管理の充実

施策	実施施策	業績指標	現在	将来	備考
風水害対策	都市の壊滅的水災防止対策及び内浸水対策の推進	下水道雨水対策整備率	52%(H12末)	100%	
	洪水・高潮による水害常襲地域の解消	主要20水系における氾濫解消市町村数(174) (30年生起確立の外水対応)	約15%(H12末)	100%	
火山・土砂災害、大規模地震・火災災害対策	火山噴火、土砂災害対策の推進				
	災害危険箇所に対する道路防災の推進	役場への改良済み道路未連結	-	解消	
	社会基盤施設の耐震化	主要20水系の堤防耐震化	51%	70%	
	地震や火災等に対する防災機能の向上				
危機管理体制の確保	防災拠点の形成	主要20水系の河川防災ステーション箇所数	4水系	20水系	
	避難活動や救命活動を想定し港湾や空港とのアクセス道路の整備				
	迅速な情報提供を可能にする高度情報提供システムの構築	道路管理者光ファイバー整備率(直轄)	約93%	100%(H14)	
		光ファイバー収容空間整備率	約94%	100%(H14)	
	危険区域公表による土地利用の見直し誘導	主要20水系(41河川)における浸水想定区域の公表河川数	12河川	41河川	
		主要20水系におけるハザードマップ作成市町村数	4市町村	159市町村	
	防災体制の充実				
	国土保全のための流域と一体になった総合的な治水対策の推進				
テロ対策の推進					
河川の水質事故・海上汚染事故対策	海上油流出事故対策の強化	2日到達圏カバー率	約70%(H9)	概ね100%(H14末)	
	河川水質事故対策の強化	主要20水系における水質事故発生件数	約50件	抑制	
渇水対策	安全で安定的な水資源の確保	ダム補給による延べ給水人口	概ね2000万人(H11末)	概ね3300万人	国土交通省所管のみ

(は長期的な目標を示す。)

2. 循環型社会に向けた社会基盤づくり

施策	実施施策	業績指標	現在	将来	備考	
自然環境の保全	生態系の保全と再生	主要20水系における自然再生事業実施河川数	2水系	20水系		
	良好な水環境・健全な水循環の形成	主要20水系における水環境改善緊急行動計画策定地区数	1地区	4地区		
		合流式下水道改善率	4.6%(H12末)	100%		
	おいしい水の確保	主要20水系における水環境改善緊急行動計画策定地区数	1地区	4地区		
		水道水源域における下水道処理人口普及率	26%(H12末)	他の排水処理施設と併せて100%		
	流砂系における総合土砂管理の実施					
	良好な海域環境の保全・創造	港湾空間の緑化率	約6%(H12末)	約3割		
	自然への影響の少ない施設整備	主要20水系における多自然型河川	-	100%		
	主要な幹線道路におけるエコロードの推進					
	道路緑化の推進					
	自然再生事業の推進	主要20水系における自然再生事業実施河川数	2水系	20水系		
	水辺に関する情報の共有		主要20水系における年表(出版物)による水文水質データ公開箇所	205観測所	205観測所	
			主要20水系におけるインターネットによる水文水質データ公開率	10%(108観測所)	100%(1032観測所)	
			主要20水系における出版物(CD-ROM含)による水辺の動植物の生息、生育状況の公表	20水系	20水系	
主要20水系におけるインターネットによる水辺の動植物の生息、生育状況の公表			-	20水系		
環境アセスメントや継続的な環境モニタリングの確実な実施	騒音環境基準達成率	約30%	向上			
廃棄物への対応	リサイクルの促進・支援	建設工事におけるリサイクル率	Co65%、As81%、木材40%(H7末)	95%		
		広域ゴミ処理施設への60分カバー人口	94%	向上		
	静脈物流を支える基盤整備					
環境負荷の低減	道路交通における環境負荷の軽減(二次改築、渋滞対策など)	自動車による環境基準達成率	NO ₂ : 約89% SPM: 約73%	向上		
	都市内交通における自転車利用の促進のための環境づくり					
	マルチモーダル推進による環境負荷の軽減	主要港湾連結率	約26%	向上		
	住宅の省エネルギー性の向上					
	環境配慮型の官庁施設整備の推進					
環境教育の支援	水辺を活かした環境教育の支援	子供の水辺(自然学習の場)登録数	7カ所	73カ所	補助河川含む	
		水辺の楽校(自然学習の場整備)支援数	29カ所	44カ所	補助河川含む	
	川の発見・再発見プロジェクトの推進	川の交流拠点を活用した環境教育の実施拠点数	5拠点	20拠点		
	ふるさとの海岸の啓蒙					
	環境意識向上のための広報					

(は長期的な目標を示す。)

3. 拠点都市の機能高度化

施策	実施施策	業績指標	現在	将来	備考
都市の顔となる活力あるまちづくり	拠点都市の中心市街地活性化支援				
	国内外からの観光客受け入れ基盤整備				
	暮らし雇用を支える産業・エネルギー港湾の整備				
都市内交通の利便性の向上	交通円滑化施策の実施	ボトルネック踏切数	28箇所	解消	
		渋滞損失額	11,747億円/年	減少	
		主要渋滞ポイント箇所数	126箇所	減少	
	公共交通基盤の整備及び交通結節点改善				
	基幹都市圏の港湾・空港の整備	ジャンボ機が就航可能な主要空港の割合	86%	100%	
	ITSによる都市内の移動支援の推進	道路管理者光ファイバー整備率(直轄)	約93%	100%(H14)	
		光ファイバー収容空間整備率	約94%	100%(H14)	
	公共空間におけるユニバーサルデザインの推進	旅客船ターミナルにおけるバリアフリー化率	33%(H12末)	100%	
		主要な空港ターミナル駐車場のバリアフリー率	57%	100%	
	連携情報提供				
潤いある都市環境の整備	都市緑化の推進				
	都市における水辺空間の形成				
	都市公園等の整備推進	歩いていける範囲の都市公園の整備率	61%(H11末)	100%	
一人あたり都市公園等面積		9.3㎡(H11末)	20㎡		
快適な居住環境の整備	身近な生活基盤の整備	誘導居住水準達成率	45.6%(H10末)	2/3	
		下水道処理人口普及率	47%(H12末)	概ね8割	
	高齢者・障害者が安心して暮らせる住宅の確保	バリアフリー住宅率	1.6%(H10.10)	概ね2割	
	良好な沿道環境の実現				
	交通安全対策の推進				
	都市居住の推進				
	密集市街地の改善による良好な居住空間の確保	自歩道の設置率(一般県道以上)	25%	向上	

(は長期的な目標を示す。)

4. 多自然居住地域の生活基盤づくり

施策	実施施策	業績指標	現在	将来	備考
生活基盤の整備	日常生活の基盤となる道路の整備				
	生活基盤となる公共交通確保の支援				
	離島における交通利便性・安全性の向上	旅客船ターミナルにおけるバリアフリー化率	33%(H12末)	100%	
	交通不便を是正する高度情報通信基盤の整備	道路管理者光ファイバー整備率(直轄)	約93%	100%(H14)	
		光ファイバー収容空間整備率	約94%	100%(H14)	
	公共空間におけるユニバーサルデザインの推進				
中心市街地の活性化	中小都市の中心市街地活性化の支援				
ゆとり・癒しの空間づくり	自然・歴史・伝統、文化を活かした地域づくりの支援				
	人に優しい水辺空間づくり				
	海洋性レクリエーションの振興				
都市と多自然居住地域へのアクセス充実	基幹都市へのアクセス道路の整備				
	都市と多自然居住地域を結ぶ交通基盤(道路、港湾、空港)の連携整備	アジア定期航路が運行する港からの60分圏 市町村数	244市町村	272市町村	
		地方中心都市からの60分圏 カバー市町村数	407市町村	419市町村	
		第3次指定病院からの60分圏 カバー市町村数	296市町村	327市町村	
地域間連携の支援	国土保全のための山間・流域・沿岸域の連携支援				
	グリーンツーリズム・リバーツーリズムなど都市と農山漁村の交流支援				
	連携情報提供				
	住民参加型の道路の整備				
	住民参加型の河川・海岸の整備				
	川の発見・再発見プロジェクトの推進	川の情報室の設置数	1箇所	7箇所	
		リバーツーリズムの実施流域数	4流域	20流域	
		川の交流拠点を活用した環境教育の実施拠点数	5拠点	20拠点	
川の案内人の登録人数		-	100人		

(は長期的な目標を示す。)

5. 広域交流ネットワークの確立

施策	実施施策	業績指標	現在	将来	備考
基幹交通基盤の充実	高速道路網の形成				
	基幹都市へのアクセス道路の整備	地方中心都市からの60分圏 カバー市町村数	407市町村	419市町村	
		第3次指定病院からの60分圏 カバー市町村数	296市町村	327市町村	
	複合一貫輸送に対応した港湾の内貿ターミナルからの輸送圏域の拡大	輸送圏域の拡大率	-	輸送圏域20%拡大	
	基幹都市圏の港湾・空港の整備				
	港湾手続きの情報化	短縮時間(日)	3~4日	2日	
総合交通体系の整備	物流の効率化・物流拠点の整備	主要な港湾連結率	約26%	向上	
		2.5t対応道路率(直轄国道)	約96%	100%	
情報ネットワークの充実	高度情報通信ネットワークの構築と支援	行政手続きの電子化・電子契約	若干数	100%	
		道路管理者光ファイバー整備率(直轄)	約93%	100%(H14)	
		光ファイバー収容空間整備率	約94%	100%(H14)	
都市と多自然居住地域とのアクセス充実	基幹都市へのアクセス道路の整備				
	離島における交通利便性・安全性の向上				
	都市と多自然居住地域を結ぶ交通基盤(道路、港湾、空港)の連携整備	地方中心都市からの60分圏 カバー市町村数	407市町村	419市町村	
第3次指定病院からの60分圏 カバー市町村数		296市町村	327市町村		
地域間連携の支援	国土保全のための山間・流域・沿岸域の連携支援				
	川の発見・再発見プロジェクトの推進	川の情報室の設置数	1箇所	7箇所	
		リバーツーリズムの実施流域数	4流域	20流域	
		川の交流拠点を活用した環境教育の実施拠点数	5拠点	20拠点	
		川の案内人の登録人数	-	100人	
	グリーンツーリズム・リバーツーリズムなど都市と農山漁村の交流支援				
	連携情報提供				
	連携促進の人材・枠組みづくりの支援				
	地場産品や農林水産品の輸送支援	2.5t対応道路率(直轄国道)	約96%	100%	
	研究開発や知識集約型の産業立地の支援				
地域に根付いた建築技術の活用					

(は長期的な目標を示す。)

6. 環黄海・東シナ海を中心とした国際交流基盤づくり

施策	実施施策	業績指標	現在	将来	備考
国際交流基盤の充実	国際的な港湾や空港の機能強化	海上輸送コスト削減率	-	海上輸送コスト20%削減	
	高速道路や都市と空港、港湾など広域交通基盤のアクセス強化（マルチモーダルの推進）	国際定期航空路がある空港からの60分圏 カバー市町村数	198市町村	209市町村	
		アジア定期航路が運行する港からの60分圏 市町村数	244市町村	272市町村	
		主要な空港の連結率	約88%	100%	
		主要な港湾の連結率	約26%	約96%	
	船舶航行のボトルネックの解消	船舶航行のボトルネックの解消率	約75%	約95%	
	港湾手続きの情報化・迅速化	短縮時間（日）	3～4日	2日	
国際交流の支援	公共空間のユニバーサルデザインの推進				
	文化、産業、教育などにおける人的国際交流の支援				
国際的な観光振興への支援	国際観光ルートの形成（外客来訪促進計画の推進）への支援				

（ は長期的な目標を示す。）

問い合わせ先（ 提案、意見等ございましたら、下記宛にご連絡をお願いいたします。）

国土交通省 九州地方整備局 企画部 広域計画課

〒812 - 0013 福岡市博多区博多駅前東2丁目10番7号

（福岡第2合同庁舎内）

TEL：092（471）6331（代表）

FAX：092（476）3466

メールアドレス：bijyon@qsr.mlit.go.jp

ホームページアドレス：http://www.qsr.mlit.go.jp/
