

## 第3回 活力ある経済社会を目指す検討小委員会 議事録

日時 平成19年7月13日(金) 10:00～12:00  
場所 第五博多偕成ビル 10階会議室

【事務局】 定刻を過ぎましたので、ただいまより開催します。ご出席ありがとうございます。最初に、新任の小池九州地方整備局副局長よりご挨拶がございます。

【小池副局長】 10日付で着任しました。福井県の出身で、九州の地は初めてです。自然条件やそのほかいろいろな経験しなければならないことが、いっぱいあるかと思えますけれども、よろしくお願ひ申し上げたいと思います。前任は本省河川局総務課長でしたが、九州は大変災害が多いということで、いろいろな過程で検討させていただいたということがございます。

全国計画の方は、様々な関心を呼んでおり、その反映に少し時間がかかっていると聞いています。しかしながら、全国の計画よりもそれぞれのブロックが、どうやってその独自性をきちんと計画化していくかということ、これが非常に重要なのではないかなと思っております。先ほど福井と申しましたけれども、福井というのはどのブロックに入るか、よくわからないということで、悩んでいるという状況であります。それに比べて九州というブロックは、地理的にも、あるいは、これまでの道州制の議論を見ていまして、非常に先進的な議論がなされているのではないかなと思っております。そういった意味で、この場のご議論を通じまして、一体となったいろいろな取り組みといったものが、実を結んでいくということになれば、非常に大きな力が発揮できるのではないかと、思っている次第です。

事務局として至らない点、それから、私個人として勉強しなければいけない点、多々あると思えますけれども、ぜひとも先生方のご協力を得まして、いいものにしていきたいと思っておりますので、お力添えをいただければと思っております。以上、着任のご挨拶ということでお時間をいただきました。ありがとうございました。

【事務局】 それでは、本日の会議の資料確認をさせていただきます。議事次第と配席表出席名簿等が一式でA4縦です。それから、資料1-1、第2回の検討小委員会における主な意見、1-2と一緒に綴じられております。資料2-1、ご議論いただきたい事項について、A3の横です。続きまして、資料2-2、論点5関連資料集です。それから、資料2-3、論点7関連資料集です。資料3、中間レポート作成スケジュール(想定)です。以上が本資料です。

続きまして、参考資料です。まず、第2回検討小委員会議事録です。この議事録につきましては既に先生方のご確認をいただきまして、既にインターネット上に公開しております。参考資料2は、前回の論点1・2・8に関する補足参考資料です。参考資料3は、論点整理(たたき台)です。参考資料4は、A3のA4折りですけれども、他の検討小委員会の検討状況について。それから、参考資料5として、暫定版で九州圏広域地方計画に関する提言集(第1集)がございます。参考資料6として、先般6月18日に開かれました学識者懇談会議事録が参考まで入っております。それから、参考資料7に、国土形成計画九州圏広域地方計画策定に対する意見、全体構成という資料があるかと思えますが、これは(社)九州経済連合会から6月14日に発表され、ご提言のあった内容です。これについては、先月の中旬に開催されましたプレ幹事会並びに学識者懇談会においてご紹介し、さらに、この検討小委員会に関係の深い内容もあるため、本委員会でご紹介をさせていただくということで参考資料として入れさせていただいております。資料については以上です。落

丁等ございましたら、事務局のほうに随時お申しつけをいただきたいと思います。

それでは、本日ご出席の委員ですけれども、本日は全委員の先生方お揃いの予定だったのですが、両角先生が遅れていらっしゃるようです。あと、学識者懇談会から玉川委員が、傍聴席にお見えになっておられます。プレ協議会関係機関の出席者につきましては、お手元に配付しております出席者名簿によりまして、ご紹介に代えさせていただきたいと思いますので、ご了解のほどをよろしくお願いいたします。

それでは、議事に移らせていただきたいと思います。ここからの進行につきましては、外井座長にお願いしたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【外井座長】 皆様、おはようございます。それでは、これからの議事は私のほうで進めさせていただきます。本日の議題は2つです。議題(1)の第2回検討小委員会における検討状況についてと、それから、議題(2)の活力ある経済社会に関する方向性等について。それぞれ事務局からご説明をお願いします。

【事務局】 おはようございます。九州地方整備局建政部で計画・建設産業課長をしております大井と申します、よろしくお願いいたします。

それでは、まず議題1から資料を用いましてご説明いたします。資料1-1、1-2、参考資料2を適宜ご覧いただければと思います。資料1-1は、前回、第2回の検討小委員会でいただいたご意見等を整理したものです。資料1-2は、今までのご議論を踏まえて、九州の将来イメージがどのように描けるかというのを、A3紙でまとめたものです。

前回の小委員会ではゲストスピーカーとして、ながさき地域政策研究所の菊森様をお招きいたしました。菊森様からは、「活力ある経済社会を目指す九州圏がやるべきこと」について、ご提言をいただきました。その中で、アジアに対する戦略的基地としての九州の役割の重要性、南北東西格差の是正のための圏域内連携とネットワーク整備の必要性についてご提言いただきました。また、九州の地域特性を活かし、ファームランド、フードランド、観光ランドなど、地域ブランドの形成・育成の必要性についてご提言いただきました。

前回の小委員会においては、資料1-2の左下にある8つの論点の中から、論点1・2・8についてのご議論をいただきました。その中でのご議論については、資料1-1の2.以下、または資料1-2の右下、主な議論の内容ということで簡単に書き出しております。

論点1は、産業集積を活かした新たな産業展望ということで、たとえば自動車産業が九州で重要な位置づけにあるのかどうか。自動車産業あるいは半導体産業などの先進的な産業における技術を、環境産業の振興へ応用できるのではないかと。また、安全・安心や環境に関する課題について、それを取り入れた産業振興という視点が重要などのご意見をいただきました。

論点2、新産業を核とした産業振興については、新産業としての情報産業の重要性。動脈物流・静脈物流を結びつけて効率的な物流を実現するためには、情報ネットワークの整備が必要だとか、フードアイランドたる九州として、フードビジネス・アグリビジネスを前面に出したらどうか。あるいは、研究開発機能を強化する必要があるのではないかと、そういったことについてご意見いただきました。

論点8は、農林水産業の地域を支える産業の振興と安定的発展ということで、下請として九州を支えてきた中核企業、中小企業等の重要性。九州の環境技術の集積を活かすことが必要ではないかと。また、建設産業の構造転換や水産業の販路拡大についての今後の方向性を見出すことが必要など、ご意見をいただきました。

これらのご意見につきまして、こちらで補充できていなかったものを、参考資料2にお示ししております。たとえば、1ページ目にはアジアのマザー工場としての位置づけの資料をつけておりますけれども、現在、九州の主要の企業の多くで大型設備投資による、最

新鋭生産拠点化が進められているということをお示ししております。また、右上にアンケート調査結果、「10年後の九州の位置づけ」とございます。母数が24社と少ないですが、24社のうちの65%が、将来、10年後、マザー工場として位置づけていくと、お答えになっている企業がございます。時間の関係で1つ1つ資料をご説明することは、差し控えさせていただきます。7ページには、環境ビジネスの規模が徐々に拡大していること、既存の産業集積技術を活用した取り組み等について記しております。また、14ページですが、こちらは地域産業の重要な部分を担ってきた、基幹産業として重要な役割を果たしている建設産業の、新たな展開というものについて事例をまとめております。また、前回の小委員会でいただいた意見は、今後の中間レポート作成に当たって、貴重な材料として扱っていきたいと考えております。

資料1 - 2の一番右側の図ですけれども、これまでの議論を踏まえまして、こういった九州を目指すべきかを、事務局でイメージにしてみました。たとえば、環境、バイオ、情報などの産業に重点化することによって、国際競争力を向上していければ九州はいいのではないかと、研究機関の機能を連携強化による技術の集積、あるいは、産業の高度化の進展、地域産業の特性を活かした地域活性化、そういったものがなされている社会を目指していけば、いいのではないかとこのものを掲げました。

論点1・2・8で前回ご議論いただいたことや事務局が勉強したことを、こちらにお示ししておりますけれども、足りない点等についてのご意見をいただければと思っております。

続きまして、本日は新たに論点5・7を議論していただきたいと考えております。資料1 - 2の8つの論点のうち、論点5・7のところを青で枠を囲っております。前回の小委員会において、今後のスケジュールとして、今回、第3回の検討小委員会で事務局から中間レポートのたたき台を、お示しすると申し上げておりました。しかしながら、いざレポートを文章化しようとするすと、今までご議論いただいていたのが、8つのうちの3つに止まっているということもあり、全体を踏まえた将来像が書けないということに気づきました。また、先生方から貴重なご提言書をいただきましたが、そういった提言も踏まえて、的確にレポートのたたき台としてお示しすべきだろうと考え、もう少しお時間をいただければ思っております。そのため今回はレポートのたたき台というものは、文章としてお示しすることは断念いたしました。

つきましては、前回は第3回としては、論点7を議論いただきたいと申し上げておりましたけれども、活力ある社会を目指すには、そのための環境整備が必要ではないかと思ひまして、論点5 東アジアの玄関口としての社会基盤の整備についても議論いただきたいと思っております。

論点3・4・6については引き続き、小委員会での議論いただいておりますが、今回の議論を踏まえて中間レポートのたたき台を作成する際に、ご意見を伺いながらたたき台に盛り込んでいきたいと考えております。

ということで、論点5・論点7についてこちらでご用意した資料をご説明いたします。資料2 - 1、2 - 2、2 - 3をご用意してございます。2 - 1ではA3で、ご議論いただきたい事項ということで、論点ひとつにつき1枚ずつ、論点とそれに対する事務局の考えた対応の方向性等をお示ししております。

論点5、東アジアの玄関口としての社会基盤の整備、とくに産業を支える物流のインフラについてということをお示していますが、「グローバル経済において生き残るためには、九州はアジアと地理的な要因が近いというだけでは利点に結びつかない。シームレスアジアを実現し、人的・物的・経済的・技術的等各分野での交流と連携を強化するため、相当程度の人口、産業、またはそれらを支える基盤が集積している地域ブロックの拠点を活用し、整備する必要があるのではないか」、そういったものを論点5として掲げたいと思ひま

す。

左下に、九州の現状ということで、簡単なデータをお示ししております。左側にあるのが九州で、今現在の高規格道路、空港、あるいは、港湾を地図にプロットしております。また、高速道路と時間地図ということでお示している図で、上側の現況とありますのが、福岡を中心にした場合の九州の時間・距離を図式化したものです。たとえば日南ですと福岡から5時間以上かかる距離にあるということになります。現在計画されている道路交通網が整備されれば、将来的には5時間を切って、いびつな形でなく九州の本来の形に戻るということを示す図です。また、その下にあるのが国際コンテナ航路の便数が、1992年から6年の間に大幅に増加しているということ、将来的にもさらに増えるという推計について示したものです。

このようなデータを踏まえて、事務局として対応の方向性を考えたものが右上にございます。青枠で囲っているのが、物流拠点の整備と情報システムの活用ということで、国際輸送あるいは国内輸送、それらの相互の接続を円滑に行うために、交通基盤、港湾、空港、物流拠点の整備が必要ではないかという方向性です。たとえば、輸送情報システムなどを利用した物流の合理化というのを、進める必要があるのではないかとということです。また、循環型高速交通ネットワークの形成ということで、産業拠点の円滑な移動をするための循環型高速交通ネットワークの形成が必要ではないか。その右側には、多地域・多経路・多頻度的な物流手段の確保とございますが、圏域内の各地域と東アジアの諸地域との直接的な交流・連携を促進するために、それぞれの地域・経路・頻度というのも選択できるような物流手段を確保する必要があるのではないかと、ということを掲げました。

これらを図式化したものが、右下にございます「九州におけるアジアゲートウェイの実現(イメージ)」です。それぞれお示した対応の方向性を、具体化するためにはたとえばどういうものがあるのかというのを、この下の図の角が丸い枠で囲ったものにお示しております。たとえば右上に「RORO機能の強化によるトレーラー等の輸出入のシームレス化」など、物流拠点の整備の1つの手段といったものを示しています。

この論点5に関連する資料として、資料2-2に資料をご用意しています。1ページが「地理的近接性を活かした物流コストの低減」、九州は他の地域と比べてRORO船など、航空手段を別とした各東アジアへの物流の効率性、地理的な近接性があるという資料です。2ページ目が「増加する東アジア・東南アジアとの貿易量」。アジアに対しての貿易量は増えているということ、3ページ目に、アジアのコンテナターミナルの躍進という資料をつけていますが、世界のコンテナ取扱量においてアジア諸国が6位までを占めており、日本の各港は軒並みランキングを落としているという現状を示しています。九州の博多、北九州、下関につきましても1位の香港などと比べると、非常に差をあけられているという状況です。7ページ目は、「日本海側港湾の中での北部九州港湾の位置づけ」の資料ですが、東アジアの貿易量の増加によって、九州各地の港湾と東アジアの主要都市との定期コンテナ航路が増加し、定常的な貨物輸送を支えているという状況です。また、港湾のみならず航空ネットワークにおける今後の状況については、資料の9ページですが、九州では中型機を利用した東アジア、とくに中国の地方都市との定期航空路線が多く運航されていますが、近年は定期便数の増加は頭打ちになっている状況です。福岡が突出して定期航空路が多いという格差もあります。航空輸送は半導体などの付加価値の高い、貨物輸送に用いられる航空貨物便であり、港湾輸送と相互に補完し合いながら整備する必要があるのではないかと、ということで、関係資料を10ページにつけております。また、輸送手段の選択事例ということで、12ページ以降につけてありますが、対応の方向性でご説明した多地域・多経路・多頻度的な物流手段の確保は、輸送需要に応じて多様な輸送手段が選択可能であるという点で重要であると思います。たとえば長崎の魚市場からの輸送経路ですけれども、最終目的地というのは外国、中国あるいは韓国で別々ですが、需要によってある程度時間は

かかりますが、港湾から船舶で輸送することもあるし、需要が高い高級ホテル・和食レストランへの納入については、小売価格は高くなるけれども、空輸もできる、そういった多様な選択肢が、九州では既にございます。

続きまして、資料の論点7をご説明に移ります。こちらは「多種多様な人材が集積する産業構造の形成」ということで、活力ある経済を目指すためには、まず人が活動する必要があるということ、活動する場所を確保する必要があるという観点から、論点を整理しています。「アジアビジネス拠点としての九州の魅力から、優秀な海外人材を活用する方策が必要ではないか」、「九州圏からの人材流出に歯止めをかけ、圏域内に多種多様な人材が集積するための産業構造の形成が必要ではないか」ありますが、これに関する現状データを左下に記しております。九州の人口動態等について示しています。九州と海外の企業進出動向については、九州から海外への企業進出の8割が対アジアです。また、九州の留学生はアジア出身者が多いのですが、最近では頭打ちの状況です。九州はよく1割経済と言われますけれども、九州の留学生は全国シェアで1割に近づいているのに対し、圏域内で就職した留学生数は4.9%にとどまっています。次に、九州の研究開発ポテンシャルについてですが、承認TLO(Technology Licensing Organization)の数は増えていますが、民間企業の研究機関数はこれに比べて大きくは増加していません。また、九州圏内外の人口動態を見ますと、強まる圏外への若年層の転出傾向を示しています。高校・大学に進出する際に九州を出ていってしまう若者が増え、出ていった後、戻ってくる人間も増えていないという状況です。

これに対してどういった対応の方向性を考えるかということですが、たとえば多様な労働力を安定的に供給するための方策が必要なのではないかということ、アジアビジネスを担う人材の育成・確保、または、幅広い人材を雇用促進するということが必要なのではないかと考えております。施策の例示としてですが、今年度経済産業省と文部科学省で出されました「アジア人材資金構想」による事業支援ですとか、高齢者、女性、あるいは団塊の世代の雇用の場を整備する必要があるのではないかと示しています。また、多種多様な人材が活躍するための環境づくりということで、これらの人々が活躍できる場というのを提供しなければいけない。その一手段として、多様な連携による研究開発機能の強化によって、競争力の強化につなげられるのではないかとことです。あるいは、多様なニーズに対応した産業展開ということで、若者の雇用の受け皿を整備する、高齢化の進展に対応した産業の展開、または、建設業あるいは農林水産業など、地域の雇用を支える地場産業についても活性化する必要があるのではないかと考えました。

論点7に関係する資料として、資料2-3に幾つかお示ししております。たとえば資料の2ページ「アジアビジネスを担う人材育成の必要性」ということで、東アジアとの連携を支える、次世代を担う人材育成の必要が提唱されているのではないかと。九州で学んで海外に橋渡しになってもらえる人材を、育成する必要があるのではないかと。必要なスキルを持つ人材を育成し、活用できるようにするために、たとえばビジネススクールや、海外留学促進、留学生の活用促進などが考えられるのではないかとしております。また、8ページには「地域を担う人材育成拠点としての大学等の現状」を示しています。こちらは九州の7県ですけれども、短大・高専・大学がどのように分布しているのか、どのように大学生数が分布しているのかという図です。11ページは、九州は支店経済だとよく言われますけれども、たとえば東京都は25%が事業所数の本社が存在するのですが、九州は17%にとどまっているという資料です。また、産学連携による事例ということで、14、15ページに2つほど事例をお示ししました。14ページが福岡県の事例ですが、県内の大学、行政機関、産業界からなるインターンシップ推進協議会の活動の概要。また、15ページは、「焼酎産業の事例」ということで、鹿児島県酒造組合連合会と鹿児島大学の連携により、同大学農学部で「焼酎学講座」を開講しているという資料です。

本日の議題(1)・(2)についてのご説明は以上です。よろしくお願いします。

【外井座長】 ありがとうございます。ただいま事務局から議題(1)・(2)について説明がありました。最初に前回の議論の内容を簡単に復習したということと、論点5・7について、それぞれ資料2-1を使って説明があったということです。

それでは、資料をたたき台に、あるいは別の観点からでも結構ですので、ご議論いただきたいと思います。いかに九州らしい方向性を見出していくかということが重要ですので、よろしくお願いいたしますと思います。

【根岸委員】 3点ほど意見を述べさせていただきます。まず1点目ですが、物流の基盤の話です。国際物流を踏まえた社会資本の話であったかと思いますが、その中でアジアが前面に出ており、まさにそのとおりではありますが、やはり少し気になっています。資料1-2を見ていただくと宮崎の状況がわかりますが、九州の中で高速道路ネットワークが途切れています。九州の物流の基盤を整理していく際に、アジアの方向と、もうひとつは九州の産業のポテンシャルを最大限に引き上げていくという観点、言い換えれば産業ポテンシャルの地域内の連関を高めていくという観点で、物流インフラの整備が必要と思います。大分までは産業立地が進むけれども、それ以上は南下しないという状況があります。たとえば、延岡には旭化成の工場がありますが、ヒアリングをしてみると、水・電力のコストが非常に安い。もともと自前で発電所を持っておりますので電力はとくに安い。これらのコストが安いために立地できるのだけれども、どうしても物流が苦しい状況です。九州内の産業のポテンシャルを高めていくような物流として、アジアの話と同時に、もう一点、域内連関を高めていくという視点を強調した方がいいのではないかというのが私の意見です。

2点目は、資料2-3の12ページに、人材育成との関係で都市型産業の話があります。都市圏の話は論点で言うと、この次の会で議論されるということではあるのですが、やはり都市というものは産業の苗床というか、新しい産業というものはいろいろな触発というものを通じて、新しいものが生まれていくのだと思います。とくに知識経済という時代になっていくと、感性(ハイタッチ)が重要です。デザインだとか、そういった感性にかわる産業や、文化、IT関連もそうですが、集積と刺激の中から生まれてくるものであって、産業というものの苗床としての都市、創造的な活動の場としての都市に個性があってお互いを相互に刺激し合うことが必要だと思います。これはアジアの中での九州という考え方と繋がっています。そして、これらの都市が新幹線等の高速交通網でつながり連携していく形になっていく。産業の苗床としての都市というものをどう位置づけていくか、やはり産業論の視点から、都市が生き生きと活性化し、多様性と寛容性というものが新しい産業を創出していく。産業が生まれてくる容器としての都市という考えが出た方がいいのではないかと思います。

3点目、人材の育成ですが、宮崎県内でヒアリングをしている中で、宮崎県内に小林工業高校という高校があり、ここの卒業生は、熟練を要する工場労働者等として就職が非常にいい。東京電力や都市部からの求人もあるとのこと。都市部の工業高校は、そういう技能者としての育成機関になり切れていないという現状があるようで、地方の非常にまじめで勤勉で部活動もしっかりやって、しかも勉強もするという工業高校の生徒が、全国の企業から注目されている。そういうお話を校長先生から伺っています。こういった九州の勤勉さや、ものづくりの担い手となるような卵たちが、九州でしっかり育成され、九州のものづくりを担っていく。大都市にはない、そういう人材の資源というものをどう生かしていくのかという観点も、もう少し強調してもいいのではないかと思いました。以上です。

【外井座長】 ありがとうございます。3点ありまして、最初は論点5に関するところで、社会的基盤の取り扱いの方向性。アジアに向き過ぎているのではないか、もう少し域内のポテンシャルを高めるための視点が、必要ではないかということです。私も、東アジアへの玄関ということにこだわり過ぎているような気がしました。むしろ自立した九州という掲げ方もあるかと思えます。そのためには、九州の中のポテンシャルを上げるために、循環型ネットワークや、九州の圏域としての一体化が必要です。一体化が進まなければ、九州全体をひとつとしたポテンシャルも上がらないわけですから、九州の潜在力を高める、ポテンシャルを高めるといことも難しいということになりかねません。自立するための社会基盤というか、そういうものもどこかで入れておかないといけないと私も思います。

2番目が、産業の苗床としての都市の位置づけというご指摘でした。これは論点7の方で書き込んでいただきたいと思います。3番目も論点7に関してですが、人材育成とくにもものづくりに関して九州が持つポテンシャルの部分も重要というお話でした。

これについて何か事務局のほうでお答えすることはございますか。

【事務局】 論点を8つに分割し、そのひとつとして論点5を整理したために、アジアに視点が集中してしまった感がありました。地域の活力を目指すためには、対東アジアだけではなくというのはご指摘のとおりだと思います。

【外井座長】 そうすると、論点5のタイトルはちょっと違うものになるのでしょうか。

【事務局】 論点は8つに分割していますが、このまま分割してレポートを書き込むことは考えておりません。レポートの構成において見直すこととします。

【星野委員】 論点5のタイトルですが、「東アジアへの玄関口としての社会基盤の整備」サブタイトルとして、「産業を支える物流インフラ」と書いていますけれども、これ逆転させると非常にわかりやすいと思います。産業を支える物流社会基盤の整備というのをメインのタイトルにすると、今、根岸先生のご指摘も踏まえることができると思います。

先ほど、根岸先生は、地域のポテンシャルを高めるための物流インフラ、という話をされましたけれども、私も同じように続けまして、論点1・2・8と合わせて、論点5のポイントをまとめることで、産業を支える物流インフラという論点のタイトルによって、具体的にはいかに効率的なインターモーダル輸送（複合一貫輸送）を整備するかにも置きかえられるかと思えます。つまり九州域内からいかに集約性を高めて、東アジアを含めた外との経済につなげるか、そういうことになるかと思えます。しかし、これからは日本全体でアジアゲートウェイ構想の下で、アジアとのアクセスの良さを目指すわけで、九州には追い風のように見えて実は難しい状況となってくる。つまり日本全体がゲートウェイになってきますと、九州はもっとそれを加速しないと、とてついでにいけなくなるということです。

一番大きな例が、福岡と上海は羽田よりも近いと言っているうちに、羽田と虹橋空港間のシャトル便の運航が始まり、さらに利便性が向上するなど、日本全国がアジアのゲートウェイになります。九州はさらに加速しなければいけないという状況の中で、大きな問題はハードとソフトを、いかに整備するかだと思います。ハードのポイントとしては北部九州の港湾や空港の位置づけという、機能をどうするかということがまず一点目の問題です。九州のゲートウェイというのは北部九州だけでいいのか、おそらくそうではないと思います。根岸先生がご指摘になった宮崎や、鹿児島も含め、九州南部にも、そういった機能というのが必要ではないかと思えます。二点目はソフトですけれども、とくにソフトという

と、どうしても動植物の検疫だとか、通関といった結節点の機能ということが重要になると思うのです。九州がフードランド、ファームランド、あるいはカーアイランドとしての産業のポテンシャルを引き出す物流機能を充実させるということを考えるならば、ハードとソフトの両方が必要です。

ひとつの例を挙げると、生鮮品だとかの輸入・輸出は主に下関港を経由されています。それはなぜかということ、下関には伝統的なこういったものを扱うC I Qや通関、あるいは、そういったソフト・ハードの整備がされているからです。なぜ、九州の港湾が使われないかということ、やはり九州にハードとソフトのいずれか、あるいは両方に欠けている面があるからということになるでしょう。

また、カーアイランドと言われますけれども、カーアイランドと胸を張っている間に、中国ではより多くの生産台数があるわけで、クラスターは中国にできている。そのクラスターと九州のクラスターをつなげるということが、やはりこれから非常に重要になってくると思います。九州内のみクラスター形成を重視して、中国南部にあるサプライヤーとの連携の発想がない。この原因は、おそらく物流のハード・ソフト面において、ボトルネックが存在するからだと思うのです。

このように、フードランド、ファームランド、あるいはカーアイランドとして、九州のポテンシャルをさらに引き出そうと思うと、ハード面ばかり、ソフト面ばかり、まだまだ改善する点がある。こういったところをポイントとしながら、議論していくといいのではないかと思います。以上です。

【外井座長】 ありがとうございます。最初は先ほどの論点のタイトルのお話ですね。「産業を支える物流インフラのための社会基盤の整備」にしてはどうかという話。それから、ゲートウェイ機能はソフトとハードの両面が大事で、九州には欠けている部分があるという話がありました。これについて事務局からお答え等はございますか。

【事務局】 対応の方向性でお示した、多地域・多経路・多頻度的な物流手段の確保というのと、先生が発言されたのというのは、繋がっていると思っています。福岡、北九州に限定せずに、ほかの地域がアジアに対してどう向かっていけるかという、そういった基盤の整備あるいはネットワークの整備というのは、必要ではないかと事務局としても考えているところです。

【事務局】 (社)九州経済連合会さんからのご提言の中でも、グローバルスタンダードに適応したシームレスアジアを実現する環境整備という中で、スーパー中核港湾の整備ですとか、ネットワーク強化ということが言われています。九州という位置づけを、先ほど言われましたように、日本全国がゲートウェイと言われている中で、九州の北部を強化し、ここへの集荷もしくは配分という形で、北部九州のプレゼンスを高めていくという観点を強調されています。今のご指摘のように、ますます北部九州の拠点化がなされていく方向ですが、その中でも九州全体の物流や産業連関も大事であり、うまく整理しなければならぬところだと考えております。(社)九州経済連合会さんのご提言にしても、提言集の鳥丸委員のご提言も、スリーアイランドの中でいかに連関を高めるかというお話や、そのために必要なネットワークをいかに形成していくかということについて書かれています。このような観点は報告書の中に、書き込まなければならないと考えています。

【外井座長】 星野先生にお聞きしたいのですが、事務局からの話がありましたけれども、北部九州とその他、たとえば宮崎などとのウエートのかけ方と言いますが、整備の性質の方向性も全く同じにということはないかと思いますが、その辺についてはどのようにお考

えですか。

【星野委員】 今議論すると、アジアのゲートウェイとしての北部九州をどうするかという議論に、集中しがちだと思うのですが、インターモーダル輸送（複合一貫輸送）ということを見ると、北部九州をゲートウェイとして、九州全体からさまざまな輸送機関をもって、集約性を高めるといことが考えられます。ただ、それでファームランド、フードランドの農作物がすべて可能なかどうか、もしかすると南部にもそういった拠点が必要かもしれない。その観点は持ちながら議論をしていかなければいけないと思います。つまり北部九州で集約性を高めるといのも1つの方法であるし、北と南、あるいは、複数拠点ということを見るといのも、同時に考える必要があるのではないかといこととです。たとえば、九州には輸出ポテンシャルのある一次産品や食品は非常に多く存在している。ところが、それぞれの物流はあまりにも選択肢が少ないし、実際に輸出するには、コンソリデーション（一元化）の機能を高め、共同プロモーション（販促等）の拠点というものが、どこかに必要になってきます。それはおそらくソフト機能でし、ハード整備も伴うと考えられます。

【山中委員】 今の議論と関連しますが、論点5の「九州におけるアジアゲートウェイの実現（イメージ）」について、いろいろ拠点について書かれていますが、この拠点のイメージには、そもそも具体的な地域特性をイメージされて書かれているのではないかと感じます。まず、そういう具体的な地域特性をイメージして書かれたのかどうかをご質問したい。ただ単に書いてみたといことではないのだろうと思いますが、委員の方々からご指摘なさっている点と共通します。

【矢田アドバイザー】 議論のやり方なのですが、事務局への質問の形式をとっていますが、各委員から、できればポジティブな解決策や意見に関するご発言を、事務局は期待しています。事務局と各委員の受け答えでなく、全員がそれぞれポジティブな話を出し合いながら煮詰めていかないと、うまくいかないと感じます。

【山中委員】 今ご指摘いただきました点を踏まえまして、少し申し上げますと、いわゆる地域特性そのものといもの、宮崎・鹿児島と福岡では、当然地域特性が違うわけですから、それぞれの具体的なイメージを共有して議論しないと、流通・物流拠点のイメージは出てこないのではと思っています。

次に、物流が中心の記述となっていますが、物流革命によって自動車と道路輸送が中心となったように、今度は情報革命といいますか、時間、場所、そういう制約が非常に少ない経済活動が増加しているといことを認識する必要があります。たとえば食の安全性が良い例ですが、確実な安全な情報をどう出していくかといことになれば、一次産品を輸出しようとする南九州において、情動的なノウハウが重要となってくる。1次産業と情報産業、それを組み合わせて安全な情報をどう出していくか。これはイノベーションだと思えます。そのときの流通・物流拠点のイメージを具体的に詰めて、その上での物流とか、いわゆる情報のネットワークとか、それから、アジアのゲートウェイを論じるべきではないかとい気がしています。

【外井座長】 インフラを考えるときの地域特性といのは、たとえばどういこととしようか。

【山中委員】 福岡の場合は、先ほど資料にもありましたが、支店が多いといことが特

徴です。本社は東京が多く、福岡は支店経済です。そして、近郊には生産工場が進出している。福岡については、データが取りやすく、委員会でも多くの資料が出されているが、他県についてはなかなかデータとして捕らえにくいように感じています。どうでしょうか。

【青木委員】 今のお話とはつながりませんが、九州をアジアの玄関口として整備しているという話は、かなり長い年月議論されてきましたが、実は様々な問題というか、解決しなければならないことがあります。それを度外視しながら議論していくのは、現実味が乏しいと思います。先ほど話に出た、羽田空港と虹橋空港間のシャトル便は、この10月に始まります。東京は、今まで太平洋側を向いて発展してきたわけですがけれども、今ではアジアを意識して取り込もうとしている。九州は随分前からアジア、アジアと言っているにもかかわらず、なぜかアジアの人々は九州ではなくて、東京や大阪のほうに目を向けている。この現実を私たちがどれだけ認識してきたのかを考えて直さなければ、空論になってしまうのではないかとこの危惧があります。

アジア人材やアジアからの留学生を九州にという話もあります。もちろん国際化という観点から必要な視点とは思いますが、国内のフリーターなど何十万人の若者たちをどう育成し、社会・経済の発展に彼らが力をどう発揮していくかという議論とリンクしていかなければならないと思います。

関東、関西やその他地域でも、同様の議論がされていると思いますが、それぞれの地域の特色、特有性とか、あるいは、性格的な、地理的な問題を考えて、全国の視点からそういう方向づけができないかと思えます。自由な地域間競争で、東京がアジアゲートウェイ構想をどんどん進めると、九州が一所懸命やっても敵わない。アジアの人々も世界の人々も東京を向いていますから、絶対的に有利です。それに負けないための九州の取り組みというか、そういった現状認識に立った姿勢が必要ではないかなと思えます。

確かに、アジアの留学生、全留学生の8割ぐらいがアジアの人たちですが、彼らの中に、この九州のためにアジアとのかけ橋になろうとしている留学生が、どのくらい居るのか。期待ほど多くないという現実をつくり出したものが、何であるかというものについても、ちょっと考えていかなければいけないなと思えます。

マイナスなことばかり言ってもいけません。そういう現実を踏まえながら、九州の強みを活かして、アジアとともに繁栄していく地域をつくり上げていくためには、現実味を踏まえた方向性や、ものをつくり出していくためにはどうしたらいいのかを考えたときに、やはりソフトパワーを生かすということが重要だと思えます。

この域内の若者が東京・関西に行ってしまうための、魅力ある地域をつくるか、あるいは、アジアの人たちがほんとうに東京・大阪ではなくて、とても近いこの九州に足を運んでみるためには、この地域はどうであるべきかという、そのあたりの動きとか方向性を出していけたらいいと思えます。

【外井座長】 要するに九州がアジアから、きちんと認知されていないということですね。もっと魅力度を高めなさいという方向性につながると、そういう話だったと思えます。何か具体的にここに書かれていることで、どの辺で重要だとか、ここが欠落しているとかいう点はございますか。

【青木委員】 提言書には書かせていただきましたが、九州はそれぞれの県だけでは、とても弱い。しかし、南九州も含めて大分、長崎、そして、福岡、佐賀、それぞれの県の魅力はすごくある。それをつなげていくためにどういうふうに取り組んでいくかが大事です。

ファームランドや観光ランドという考えに繋がるとは思いますが、ファームランドにするスケールというか、アジアの人たちを引きつける魅力を、今、十分に持ち合わせているの

かどうか。まだそれがないとすれば、どのようにしていけばいいのかということです。

具体的に言えば、海外からのアクセスポイントをどこに絞るのかという話にもなりますが、たとえば福岡に人が入ってくると、これを周遊させるコースづくりが重要です。九州は観光や農業、歴史にしましても、大型バスで乗りつけることができる場所はあまりないと思います。アジアの人たちが来やすいようにするには、家族や小グループ、個人が、レンタカーに乗って九州全体を回れるようなコースづくりが大事だと思います。東京や大阪では、外国の人たちが、車に乗って旅行して回れるような地域にはならないでしょうが、九州ではそういうことができると魅力となります。そういったことの発掘が大事だと思います。

【深川委員】 今、青木委員がおっしゃったことに関連して申し上げたいのですけれども、なぜアジアの人たちが東京ばかりに行ってしまうのかという話ですが、これは、日本とアジアの国土構造の違いにもよると考えます。アジアは日本に比べて首都における文化、教育、情報、経済等の集中度が非常に高い。仕事をするならやはり首都に行かないと、というのが、アジアの人々の発想だと思います。いずれの国の人々も、自分の国の尺度で、相手の国を見てしまう。首都中心という、自分の国を測る基準で、日本を見ると、仕事のためには東京が一番ということになるでしょう。

関連して2点あります。事務局でつくられたこの資料は大変よくできていまして、私は感心しました。ただ、少しだけ、つけ加えさせていただきたいと思います。ひとつは、東アジア分析の必要性です。もうひとつは、人材流出に関連しまして生活基盤の整備という視点です。

東アジア分析は、先ほど申しましたけれども、たとえば資料2 - 2の11ページに「東アジアとの連携都市を支える情報通信・交通体系の実現」というのがあります。大まかな流れとしては、東アジアとの物流が増えていて、そういった需要に見合った産業基盤、インフラ等を整える必要性があると。そして、この表自体は大変よくできていると思いますが、可能でしたら、東アジアの最近の成長趨勢のデータを追加されたほうが、説得力があります。東アジア全体については経済成長の資料はありますが、東アジアの各国個別の分析というものがほとんどないようです。

また、図の中で東アジアの都市と日本の都市の違いがビル群の絵で示されています。東アジアと日本が、ほとんど同じ構造と捉えられているという印象です。しかし、日本とアジアの国土構造には違いがありますし、その違いを踏まえた、物流基盤構築が肝要かと思えます。日本は明治期以来の長い工業化発展の歴史があります。東アジアは主に戦後の工業化発展で、首都圏などに工業が集中し、首都等から放射線状に物流網等が延びています。首都への集中と放射線状の交通網という点では、アジアの方がハブ拠点をつくりやすいかもしれません。ここで九州が、東アジアとの間で、物流基盤をつくる場合には、相手の、そういう国土事情の理解が必要です。物流というものは、経済の採算上、双方向性が必要でしょうから、こちらからモノを送り出すばかりではなく、日本にモノを送る側の国土事情について、理解が必要ではないかと考えます。

国土構造の違いでさらに申し上げますと、たとえば韓国国内の定期航空路線を見ると、ソウルから地方都市のプサンやそれ以外の都市への便数はあっても、地方都市間の便数は限られており、光州やウルサンなど、地方都市間の移動は、一旦、ソウルを経由しなければならない。地方を結ぶ循環経路が非常に少ない。日本とはその辺が国土構造の違いだと思います。そういった相手国の事情を踏まえながら、相手国との物流を考えていくという視点も、あってもいいと思います。

もう一つは論点7についてです。資料2 - 3の10ページに「就学・就職期に目立つ他圏への人口流出」というのがあります。これは、大変おもしろい資料です。私の勤務する九

州大学でも、入学する学生の8割が九州圏内で、5割は福岡県出身ですが、卒業するときには8割は九州を出て行きます。主に関東圏です。なぜ九州を出ていくかという、働く場所が関東圏のほうが圧倒的に多いとか、九州に残りたいけれども魅力的な企業が少ない。魅力的な企業があっても採用人数が少ない。男女別には、女子のほうが多く出ていくような印象です。最近は女子学生が増えていますから、女子学生の流出は、若者の流出全般への影響が大きいと思います。彼女達に、九州を出る理由を尋ねると、就職・結婚して、出産後も仕事を続けたいが、そのためには、福利厚生より整った大企業が良い、といった回答です。大企業は比較的関東圏に多いため流出することになります。ですから、人材流出を防ぐには、福利厚生の整った雇用の場を、地域の企業が準備していくことも課題になります。産業基盤の充実だけでなく、生活基盤を充実させておくことです。これは企業に福利厚生の増強を促すだけでは限界がありますから、暮らしやすく、魅力ある地域づくりを、公的に応援することが必要です。

また、論点5と論点7に共通することですけれども、社会基盤の整備が主に、産業基盤の整備を中心に語られていて、生活基盤の整備という視点が少ないという印象を持ちました。アジアから人材を集めるというお話もありましたけれども、人は高額なサラリー等の経済的誘引だけでは集まってきません。仕事をしながら、生活を楽しめる地域であるか否かが問われます。アジアの人にとって、住みやすさや暮らしやすさを測る感覚基準は、日本に住む人と同じだと思います。日本や九州に住む人々の生活満足度が高ければ、同じように、外国の人々にも魅力的に映ります。アジアの人々が魅力的と感じるような地域をつくるためには、やはり九州の人たち自らが満足できる地域にしていくことが大事でしょう。ただ働くだけでなく、生活をエンジョイできるような条件が整っていること。週末に行楽に出かけられるようなルートが整備されていることも重要です。そういうものを各地で競争していくこと。居住環境の競争や住みやすさ満足度の競争など。そういうものに勝ち抜けるところには、おのずと人が集まり、まちは活性化して、ますます魅力的になると思います。地方の分権や財源の地方移譲ということが、流れとしてはありますから、各地方がアイデアを競い合うためのチャンスの時期です。地方分権の受け皿の充実や、地域運営のマネジメント手法等は今後の課題でしょう。

【外井座長】 どうもありがとうございました。最初はアジア分析、相手国の事情をしっかりと考えた整理。2点目は、九州の人材流出を防ぐためには、福利厚生等を含めた魅力ある生活基盤を整備していく必要があると、そういうご意見だったと思います。

【鳥丸委員】 まず論点5の、東アジアの玄関口としての社会基盤の整備ですけれども、こちらはスーパー中樞港湾ということで、博多港と北九州港のことだと思います。両港合わせればとくに100万TEUを超えているのに、どうして東京、大阪、名古屋に次いで、手を挙げないのかというのは、昔から言われていたところですが、こういったところはスーパー中樞港湾として、福岡県だけのためではなくて、九州全体のためにもぜひ機能強化を図っていただきたい。そういったスーパーな部分はいいいとして、スーパーでないような部分について、お話ししたいと思いますが、アジアの目が東京や大阪のほうに向かうというのは、飛行機によるアクセスでは、時間距離が九州も東京も大阪も、そう変わらないので勝てないのだと思います。しかし、海という点に着目すると、船であれば必ず九州を通過してから向こうへ行くことになりますので、これは地理的近接性を活かしやすいということになります。ですから、東アジアの玄関口というときに、飛行機も大切だけれども、船という、海に囲まれた九州アイランドですから、今ある多くの港を活かし、それらの連携を図っていくことが必要だと思います。

博多港と北九州港があまり仲がよくないというのと同じように、南九州のほうでも、細

島と志布志港はライバルです。けれども、それを九州全体のためということ、だれかがオペレーションをすることで、お互いの使い勝手が良いものになるのではないかと思います。使い勝手を悪くしている理由として、未だ東九州自動車道のようなインフラが整備されていないこともあります。東アジアの玄関口としての社会基盤の整備も、実は九州域内での交通体系がまだ未整備なところに、問題があるのではないかとということに行き着くのではないかと思います。そういう観点からすると、ゲートウェイをどこに絞り込んでいくのかというよりも、むしろ今ある社会資本同士の連携をどう図っていけばいいのか、ということに力点を置いたほうが良いのではないかと感じています。

もうひとつの論点7ですが、高度の人材は確かに大切に、国内にいないのだったらアジアから呼ぼう、アメリカがやっているようなフルブライト構想みたいに、九州フルブライトとして招き入れて高度な人材、いい活躍の場を与えるという考えもあっていいと思いますが、実は、それほど高度ではないところの人材の話で、先ほど根岸先生からも出ましたが、南九州の実業系の高等学校、工業系、農業系、畜産系、商業系といろいろありますが、話を聞くとびっくりします。高校を卒業して即スーパーで働いている人も多いのですが、即仕入れを担当しなければいけないというので、伝票のつけ方や簡単な帳簿のつけ方などは当たり前ですけれども、マーケティングなども在学時から相当やっているということです。たとえば阿久根農業高校の3年A組というのは、JRさんの車内でも豚味噌というのを販売しています。指宿商業高校では、地元の高校生が作ったキンカンジュースや、豚みそだとかいろいろなものを仕入れて、それを道の駅で販売している。道の駅の中ではその高校生がつくった商品コーナーというのが、客寄せの材料になっています。そういった実業系の高校生の持っているアイデアやパワーをもっと活かしていくというのも、とても大切ではないかと思います。高度人材も大切ですが、実務に根差したところを、一所懸命やっておられる高校生パワーというのも、九州の宝ではないかという感じがしています。

【外井座長】 後半のその実業系の高校生のアイデアですか、これはアイデアを尊重することなのだろうと思いますが、たとえばこれをどういうふうに活性化につなげるかなど、その辺について何かありましたら。

【鳥丸委員】 高校生の中には、ベンチャー企業というところまではいかないですけれども、実際かなりの売り上げが出て、それは教育委員会が没収をする形になっています。卒業と同時に、ベンチャー企業のようなものを作り起業しやすくする方向にリードするという工夫は必要だと思います。現在はOBがそれぞれお互いの連携をとり合っていくということですが、ベンチャー企業のような形までは、まだ行っていないという状況です。

【矢田アドバイザー】 このような委員会を作ったのは、事務局が皆さんの質問にすべて答えるということではなく、事務局ではとらえ切れない提案、情報を出していただきたいからであり、できたらどんどん意見を出していただきたい。

一番大きいのはやはり青木委員が言われた、日本全体がすでにアジアのゲートウェイ戦略をとっている中で、九州が何をやるのかということ、特別の戦略があるのかというのが、非常に大きなことだと思います。確かにスーパー中枢港湾とか、福岡空港をどうかするのかなというのは一つですけれども、アジア諸地域との「多頻度・多経路・多地域」連携という言い方をしています。そのうえで、青木委員も言った地方都市間連携を強調したらよいのではないかと。航空路であれば、ソウルや上海だけでなく、地方都市間連携を先にどんどん進めていく。

福岡や北九州など、大きな都市に機能集中するのは、ひとつの経済効率からみた考えで

すが、一方で、それぞれの港や空港が独自に、アジアと結びついて、それをどう活性化に活かしていくかというところでどうでしょう。おそらく東北ではそういうことは、なかなか難しいかと思います。

その辺の戦略が果たして妥当であるかどうかということは、今日の議論でいただきたかったわけです。各自治体が非常に努力して定期国際航路を維持しようとするけれども、なかなか維持できないものが多い。

港についても同様に、日向や志布志、八代や熊本といった港は、それぞれ努力するけれども、なかなかスケールメリットがないという問題を、どうサポートしていき、多地域・多経路・多頻度という、需要に応じてどこからでも、どんなものでも交流できる九州の特徴を作っていくのが重要です。とくに南九州、東九州のところでお聞きしたいなというところがあります。中枢港湾がまずいというわけではなく、やはり拠点としてしっかりやらなければならないと思っています。

それから、人材育成のところは確におっしゃったように、留学生の生活基盤の確保の問題があるのです。既存の人材育成体制をどのように変えていくかというところが、もうひとつ論点です。日本人に対する中国語とか韓国語を含む文化理解の教育、その辺をどう生かしていくのか。また、根岸先生から実業高校の話が出たのですけれども、高専は、九州では非常に分布密度高い。しかも、教育効果が相当高いところなので、高専をものづくり基盤及びアジア連携にどう活用していくかということも、ひとつの論点です。

【外井座長】 人材育成についてももう少し議論してくださいという話ですね、どうぞ。

【星野委員】 人材ですけれども、先ほど根岸先生から実業高校の例を挙げていただきましたが、どうしても論点7の「多種多様な人材が集積する」というのは、専門性を持った高度な人材ということがイメージされているようです。先ほどご指摘があったような職業高校の高校生もそうでしょうし、アジアからの留学生、研究者ではなくて、ものづくりを担う人材も含めて、これを考えていく必要があるのではないかと。

前回のこの会議で議論された中で、これから九州の自動車と呼び込むためには、マザー工場にならなければいけないという考えがあり、今回、事務局からもマザー工場としての実態を提示いただきましたけれども、人材育成のマザー工場でもあり得るわけです。たとえば皆さんご存じのテクノスマイルという会社ですが、トヨタ九州の子会社であったにもかかわらず、中国からの労働者を教育してまた送り返すというビジネスモデルが成功しています。しかも、ライバルの日産自動車、あるいは、キヤノンからも人材を同じように養成して、こちらでまた送り返すというモデルとして、トレーニングを委託されているという、素晴らしいモデルが九州にあります。また、麻生飯塚病院の看護師の育成も先進事例です。このような、九州が人材育成の拠点地域であることを強調してもいいのではないかと。つまりそれは高度な人材養成だけではなくて、現場レベルの人もここで教育をして、もう一度送り返すような、そういうモデルというのもこの中で考えられると思います。

【青木委員】 関連していることですがけれども、私ももう10年ぐらい前から意識していることがあります。これは多分アジア全体に共通している話でもあり、問題でもあると思うのですが、人材不足というような状況がある一方、中国では大卒の学生が、毎年就職できなくて、人材余り現象にあります。2004年は50万人の学生が就職できなかった。2005年度は70万人、2007年度は150万人にまで増加している。とにかく子どもを大学に押し込もうという、このアジアに共通した考えの結果ではないかと思います。

十何年前にヨーロッパに住んでいましたときに、どうして欧米はあれだけ技術や芸術とかいったものが発展して、世界のすごいブランドになっているかということを考えました。

彼らは猫も杓子も大学に押し込むのではなく、ものづくりに向いているとか、芸術に向いているとか、その子どもたちの将来性をすごく考えた教育のやり方を持っています。

日本国内でも、芸術や技術、専門性を持った学校などの制度、あるいは教育の方向性等が大事です。人材が偏ってしまうという現象が、起きてくるということをもずっと危惧していましたが、そうなってきています。中国もそういう状況に今あります。台湾、香港もそうでした。やはり技術を持った学生、技能を持った学生が足りない、この問題をどのように解決していくのかということも、ひとつの大きな視点だと思えます。

そうすれば、もっとバランスよく社会が発展していけると考えています。先ほど申し上げました中国の学生たちは、今年150万人就職できない。この人材をいかに日本に取り込もうかということも考えたらどうかと思います。日本語をしっかりと教育させて九州に呼び込み、高度な技術、あるいは知識に向けた人をその方向に持っていく、そうでなければ、もっと技能的なもの、あるいはその他のところで使えるような人材として、教育していけるような取り組みを、九州が日本全国に先駆けてできたら、九州がアジアの一部になるという構想が、現実的になるのではないかと考えております。

【山中委員】 人材育成のことですけれども、以前アメリカ系の企業にいたことがありますが、企業には人を育てる機能がありますが、日本の場合は東京に本社が集中しています。本社では、教育や研修が本気でされていますが、九州は支店が多く、実業部隊は多いわけで、本当に人材を育てるといっては非常に弱いと思っています。それを補強するためにどうするか、先ほどご意見が出ていましたけれども、高専の役割は重要で卒業生は即戦力で非常によくできる。専門高校もそうです。

その方々が職場に入り、一所懸命に努力を続けるには、彼らのキャリアパスとしての、ワンランク上のステップが見える先輩人材が身近にいななければいけない。最初はものすごい意欲持ってやりますが、ある程度勤めていきますと、上にぶつかってしまいます。東京の本社の場合、スキルアップ後の上の姿が見えるわけです。九州の場合はそういう体制を整えない限りはなかなか難しい。

専門高校や高専の生徒達は相当よくできる。そのワンランクアップするための人材育成の組織づくりが大事です。それが九州に必要であって、とくに福岡にはそういう支店が多くありますので、まだ福岡でも不足しているとは思うのですが、そのほかの県はもっと体制的に、スキルアップした状態が見えるような体制が必要だと思えます。これは大きく言えば協力体制だと思います。単なる学校教育ではなくて、それがスキルアップしてビジネスをやっている、特にICTなどがそうですけれども、そういうコンテンツを生かしてやっている人の姿が見えていく、そうすると、若い人たちが次にステップアップするときはどうするかということところが、筋書きができるのではないかと。それで日本全体がピラミッド型の人材育成になりますが、私は九州の場合は細長い形で、レベルの高い人もいれば即戦力の若い人材も居る、そして彼らのキャリアパスが可能であるという仕組みがあってよいと思います。

【根岸委員】 人材の育成の問題を地域の視点から見ると、先ほど工業高校の話をしていただいたわけですが、実際、宮崎でもそういった工業高校だとか、実業系の高校を卒業した場合に、どういうところに就職されるかということも中小企業です。今回、日本の中で中小企業の視点というのを、どう入れていくのかと思います。やはり地域の雇用というのは中小企業がかなり支えていて、中小企業自身も人材の育成というものをどうしていくかというのがあります。そういった地域に根差した中小企業と地元の高校や高専などが、地域に根づいている中小企業の視点も含めた人材育成のあり方といいますか、サポートするシステムみたいなものを、大企業的な大きい企業だけの視点でいくと地域に根づくとい

うのは難しいのではないのかと思います。そういう面からすれば、地域の中小企業の役割、そして、彼ら自身が地元の高中生や高専生というのを受け入れているという中で、ともにレベルアップしていくような仕掛け、それが九州全体でサポートされているような、ネットワーク的なサポートができるとか、何かそういう中小企業という視点と絡ませていく視点も、あるのではないのかと思いました。

【深川委員】 人材の育成に関連しますが、アジアビジネスを担う人材育成に賛成ですけれども、どういった方向でアジアビジネスを担う人材を育成していくかということに関連しまして、前回議論された、環境・バイオ・情報、等が選択肢かと思います。九州全体が協力し、そういう分野の産業と人材教育をともに発展させていく。いずれはアジアマーケットが、顧客として重要になるでしょうから、将来に必要な人材となります。

これは、今までの論点と今後の人材育成等を整合させて、戦略的に一定の方向に誘導していくという考え方です。アジアビジネスの範囲は広い。東京・大阪も同じようなアジアビジネスを指向するでしょう。そうすると、九州はどういった方向でアジアビジネスの特徴を出していくのかが問われます。その場合に、前回の議論の、産業育成の方向性と、併行させて、アジアビジネスの人材教育を考えていくことも可能かと思います。

【外井座長】 ほかに何かありますか。ひと通り見たと思いますので、少し時間が予定を過ぎておりますので、ここでフリーディスカッションは終わりということにさせていただきます。非常にたくさんのご意見をいただきまして、どうもありがとうございました。

では、進行を事務局のほうにお返ししますので、あと、よろしく申し上げます。

【事務局】 熱心なご議論をありがとうございました。ただいま頂きましたものについて、調べられるものは調べ、整理するものは整理するというので、次のステップに移らせていただきたいと思います。

続きまして、中間レポートの取り扱いとそのスケジュールについて、お手元の資料3で簡単にご説明をさせていただきますので、資料3をお手元をお願いいたします。

【事務局】 本日の検討小委員会を踏まえて、今後、どう動いていくかをお示した図が資料3になります。本日の第3回委員会、一番左ですけれども、論点1・2・8にあわせて、論点5・7を議論いただきました。これらを踏まえて8月にかけて、中間レポートのたたき台を作りたいと考えております。作成の過程で皆様のご意見を伺えればと思っております。9月の上・中旬ぐらいに第4回委員会ということで、中間レポートを、お示できればと考えております。その際レポートに対するご意見もあわせて、さらに今までご議論いただけていない論点の3・4・6も含み、ご議論いただきたいと思っております。その第4回委員会以降はまだ未確定のところがたくさんございますが、その議論を踏まえてレポートをブラッシュアップし、最終的にレポートの取りまとめという方向に向かって、作業していきたいと考えております。以上です。

【事務局】 今ご説明いたしましたように、ご議論いただきたいところは、未討議の論点の3・4・6の取り扱いです。この部分については、冒頭、範囲を見ていただいて、ご意見をいただくプロセスで見ていただくということで、別途、このような形でのご議論の場というよりも、レポートでいかがでしょうかという内容になっております。ここを中心にご議論のほうをよろしく願いいたします。

よろしければ論点3・4・6につきましては、レポートに反映した中で見ていただくという取り扱いで、9月中旬ぐらいを目途に、時間がかかりました場合にはそれ以降に、ご

議論を頂きたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは最後に、先ほど少し話が出ました提言集部分について、ご報告と並びにお礼を申し上げたいと思います。前回の検討小委員会におきまして、ご議論いただいている内容について、その部分が反映し切れない場合もございますので、文字にさせていただけると非常にありがたいということで先生方からご意見を賜り、事務局に送っていただきましたものを暫定版として取りまとめたものが参考資料5です。このように多くの方々から提言書を頂戴いたしました。様々な分野にわたり、九州圏のこれから特徴を引き出すために、数多くのご意見を頂戴いたしました。スリーアイランドの観念については、二、三の先生方に共通の観点ですので、これからの九州圏を考えていくときに、着目しなければならない話ではないかと考えております。

また、九州の特徴である10番や12番、いわゆる半島や離島の振興ということは、九州の観点で考えていかなければならないのですが、そこに住む方の活動をいかにして支援していくか、いかにしてその地域の中で心豊かな生活を送るかということに関して、数多くの提言をいただいております。それから、都市機能の分担は、自立においても、今後議論がなされるのですが、どのような機能の分担があるのか、どういうふうにして都市間連結、もしくは都市と中山間地を結べばよいのかということに関して、いろいろなご意見が入っております。レポートの作り込みの際には、参考にさせていただきたいと思っておりますので、ご一読いただければと思います。

最後になりますけれども、先生方から頂きました原稿については、事務局では一切手を触れておりませんので、先生から頂きました内容そのものです。また、月曜日に他の2つの委員会がございますが、そちらでご報告をさせていただきますして、インターネット上に公開をさせて頂く予定です。あわせてご承知いただきたいと思います。提言集の報告は以上です。

なお、先生方からご提言等ございましたら、順次、第2集、3集としてまとめたいと思います。これで書いてみたいとか、こういう提言があるという場合は、事務局までぜひともお送りいただけますよう、よろしくお願いいたします。

それでは、本日はご熱心にご討議をいただきまして、誠にありがとうございました。今回はディスカッションを挟んでということで、非常に先生方から多くの意見をいただきまして、誠にありがとうございました。これをもちまして、第3回活力ある経済社会を目指す検討小委員会を、閉会にさせて頂きたいと思っております。大変ありがとうございました。次回からレポートをよろしくお願いいたします。

了