

## 定 稿

### 九州圏広域地方計画に関する意見交換会 議事録

【日時】平成 20 年 2 月 5 日（火）13：00～

【場所】ホテル日航福岡 3 階 都久志の間

【司会】 ただいまから九州圏広域地方計画に関する意見交換会を開催いたします。本日はお忙しいなか本会議にご出席いただきありがとうございます。

報道関係者へのお願いですが、カメラ撮影は冒頭挨拶までとさせていただきます。

それでは開会にあたりまして、冬柴大臣の挨拶のところ、代わって竹歳審議官よりご挨拶申し上げます。

【国土交通省 竹歳審議官】 竹歳でございます。大臣は、本日、平成 19 年度の補正の予算委員会に出席されますので欠席となっております。本国会はガソリン国会とも呼ばれており、経済問題、道路問題について集中的に討議されております。地方の声を受けて一生懸命頑張っておるところですので、引き続きよろしく願いいたします。

大臣からは皆様によろしくということで、お手元に大臣挨拶を文面にて配布いたしております。私の方からは要点を述べさせていただきます。

最初に、皆様方へのお礼の言葉がありまして、国土計画が全国計画と広域地方計画の二本立てであること、そして全国計画は 2 月の国土審議会で調査審議をいただき、なるべく早く閣議決定を目指しているところです。

広域地方計画は、地域の実情に即した地域の将来像を定める即地的な計画でありまして、九州圏では、すでに県、政令市、地元経済界、国の地方支分部局により組織されるブレ協議会を平成 18 年 11 月に立ち上げ、鋭意議論が進められているところであります。国としても広域地方計画に位置づけられた事業を、ハード・ソフトの両面から支援する制度の創設などを平成 20 年度政府予算案に盛り込んでいるところであります。

九州圏は、スイス、ベルギー等の欧州中規模諸国と同程度の人口・経済規模を有しており、また東アジアと地理的に近接した圏域でもあります。食料・木材供給基地として重要な役割を担うとともに、「シリコンアイランド」、「カーアイランド」と呼ばれるなど、多様な産業が集積しています。例えば、大分県中津港では、岸壁等や高速道路ネットワークの整備により自動車工場等が進出したことで、約 5,300 人の雇用が創出されるなど、いろいろ

## 定 稿

る活発な動きがございます。一方、離島・半島など地理的制約が厳しい地域も多く、台風等の自然災害についても非常に脆弱な地域となっています。九州の強みをどう活かしていくのか、地域の課題にどう対応していくのかということについて、県境を越えて議論していただき、重点的・選択的な取り組みによる広域ブロックの自立的発展のための地域戦略を描いていただきたい。

以上が大臣のご挨拶でございます。繰り返しになりますが、今回の国土計画の目玉は広域地方計画であり、これまでの計画は金太郎飴的またインフラ中心と言われてきましたが、九州ではすでに活発な取り組みがなされており、これをぜひ広域に広げていただきたいと思っております。

【司会】 ありがとうございます。ご出席者の紹介は名簿をもって代えさせていただきます。山口県・沖縄県知事と九州地区町村会会長はご都合により欠席でございます。

次に資料の確認をお願いします。議事次第、資料1、資料2、資料3、参考資料です。また別途、九州経済連合会、長崎県から参考資料の提出がございます。

それでは、広域地方計画の検討状況について、九州地方整備局長よりご説明申し上げます。

【鈴木局長】 広域地方計画の策定に向けた検討状況についてご説明いたします。資料1に沿ってご説明いたします。1ページ目の制度の改革のポイントについてですが、平成17年7月に国土形成計画法が施行されました。全国計画と広域地方計画の二本立てで、成熟社会に相応しい計画を目指すこととなりました。次に2ページ目の検討体制について、大きく学識者懇談会と協議会に分かれており、その下部組織としてプレ協議会、検討小委員会という体制となっております。検討スケジュールにつきまして、3ページ目でございますが、平成18年11月のプレ協議会設置後、実質的な検討に入りまして、現在中間整理案の取りまとめということで検討を行ったところです。今後は正式な協議会を発足させていただき、本年中頃には広域地方計画をとりまとめていくように審議を進める予定です。4ページ目は、協議会組織とメンバーについてお示ししております。

次に内容についてですが、資料2中間整理の検討素案の概要についてご説明いたします。1ページ目について、九州圏は最も東アジアに近接しており、多様な交流が活発に行われております。また、三つの国土軸が重なる結節点となっております。九州内では県庁所在都

## 定 稿

市が東西南北に分散しており、その周辺には豊かな自然が広がる地域があり、一方、離島や中山間地域といった地理的制約の大きい地域も多くございます。また、近年では北部九州を中心とした産業の集積がございます。2ページ目について、九州圏を取り巻く経済社会情勢の転換ということですが、東アジアの経済発展は著しく、貿易の主たる相手国がアメリカから中国へ移っております。一方で人口減少と高齢化、異常気象など地球温暖化の影響も増加しております。このような状況を最大限に活かし、また課題を克服し、九州圏の自立的な発展を目指すことが重要となっております。3ページ目には三つの新たな九州像と、その実現に向けた戦略を、大きな方向性として示しております。4ページには、九州圏における戦略展開の基本的な考え方として、一定の社会的サービスの確保を図るということで、九州全体の発展、都市と周辺の多自然居住地域、日常的な生活圏の三つの層からなる自立的な圏域を想定し、戦略展開を考えることとしています。5ページに、1つ目の戦略として、東アジアとの近接性を活かした東アジアのフロントランナーとしての発展を挙げています。戦略2・4・5は、三層の自立圏のそれぞれに対応した、戦略的な展開を示しております。戦略3は、異常気象や東アジアの発展に伴う環境問題について、わが国の最前線としての先導的な取り組みについてです。戦略6は、制約の大きい離島・半島、中山間地域について、いかに制約を克服するかということ。そして戦略7は、多様な主体による先導的な地域づくりを挙げています。6ページ以降は、その詳細な内容になっていきます。資料3はキックオフレポートの構成となっております。

以上、簡単ですが説明を終わります。

【司会】 続きまして、資料3キックオフレポートの構成について、学識者懇談会委員長の矢田先生より補足説明がございます。

【矢田委員長】 資料1の2ページ目の検討体制についてですが、学識者懇談会の下部に活力、自立、生活環境の3つの検討小委員会があります。昨年2月から12月までの10ヶ月にわたって、学識懇談者会を3回、検討小委員会はそれぞれ4回から5回開催し、集中的な審議をしました。

資料3で流れをご説明します。まもなく全国計画が了承されますが、この全国計画の大きな流れの中で、九州圏広域地方計画ということで議論も行ってあります。具体的には、広域ブロックが自立するということが基本的なメインテーマとなっております。全国計画で

## 定 稿

は、いくつか論点があるのですが、シームレスアジア、持続可能な地域、災害に強いしなやかな国土、新たな公を含めた地域づくりがキーワードとして展開されており、その流れの中で九州圏の計画を検討いたしました。また同時に九州の特色として、資料3の第1章第1節にありますように、東アジア、基幹都市圏の分散、産業集積、離島および自然環境というところを重視し、これからの21世紀前半の九州の課題を検討し、同章第2節に整理しました。全国計画での大きな課題を集約し、大きなデザインを描いております。第3章において、特に九州が重視したのは、九州全体を鳥瞰図的に見た検討だけでなく、目線を現場に落として、具体的な集落や地域レベルの対応、「三層の自立圏」という考え方で整理いたしました。つまり「九州圏全体の自立」、「基幹都市・拠点都市と多自然居住地域」、「生活中心都市を核とする基礎生活圏」という形で、三層のエリアにおける経済・社会・文化活動に必要な機能、道路等含まれますが、この整備を考えております。第2節において、7項目の戦略を挙げていますが、1から3は九州圏全体のデザインです。1の東アジアのフロントランナーについて、全国計画ではゲートウェイという言葉が使われますが、九州圏はその中でもトップであるという考えで、フロントランナーとして、より一層アクセルを踏んでいく。当然そのときに産業の集積や交流機能の強化というものが重要になってきます。2番目が多極型圏土構造九州で特徴を強調し、現実的な圏土構造を目指す。3番目がハザード最前線で、これは環境においても災害においても重要です。ここまでが九州圏全体が自立するに不可欠な戦略として集約しています。4番目が「基幹・拠点都市圏と多自然居住地域」に焦点を当て、「都市・自然交流圏」として基盤整備や都市機能整備や自然環境の保全について、目線を現場に近づけた提案。5と6はさらに目線を現場に近づける形で、5番目の「生活中心都市を核とした安心でゆとりある基礎生活圏の形成」については、人口5万前後の中心都市とその縁辺における暮らしやすさに集中した整備。そこからなお離れた離島・半島について、これは深刻な問題であり、地理的制約を克服した豊かな定住環境の確保のための、現場に密着した戦略が必要。7番目は、九州全体にかかるものですが、人や組織に着目し、先導的な地域づくりが活発になされていることが九州の特徴であり、この力を一層プロモートする。第2節については、このように7つの戦略を考えていますが、一方では、経済面、一方で災害・環境面、さらに生活面という縦の軸を3層で整理して戦略を考えていくというようにまとめております。個別のプロジェクトについては、このような大きな枠の中に位置づけながら、これから審議いただくということになるかと思っております。以上です。

## 定 稿

【司会】 ありがとうございます。それでは議事の意見交換に移りたいと思います。

まず麻生福岡県知事よりお願いします。

【福岡県 麻生知事】 今回の広域計画は従来とは大きく変わり、ビューティフルだが実現の手段のところははっきりしないという感じがします。

2つほど申し上げたいと思います。1つ目は、全国計画に対する意見として、福岡県、福岡市、北九州市共同で提出したのですが、アジア交流広域都市圏という考えを明確にしてほしい。20世紀は東京、大阪、名古屋の三大都市圏を中心に発展してきて、それぞれが巨大な過密都市を創ってきたわけですが、21世紀を見た場合に、日本を牽引するような新しい発展地域を設定し、これを伸ばしていかなければ、日本全体の発展力が限られるのではないかと考えています。これまでは第四大都市圏論というのがありましたが、21世紀は都市圏もアジアと交流するという国境を越えたような新たな広域都市圏の考え方をぜひ取り上げていただきたい。

2番目の点は、九州全体を考えると、基礎的なインフラをどう整備するのかという観点を、もう少し明確に打ち出すことが必要ではないか、このままでは文章で終わってしまうのではないかと危惧します。例えば、高速道路ネットワークの整備によって、一定の都市間のアクセスを1時間ないし2時間以内とする、あるいは中山間地を含めたブロードバンド等のインフラ整備など、そのような考え方をもう少し明確に出せないかと思います。そのときをお願いしたいのは、福岡空港ではパブリックインボルブメント方式で調査を継続していますが、同空港については、全国計画においても、需給の逼迫が懸念される空港については打開策を示すということが明記されている地域拠点空港であり、地域計画においても抜本的な対策を講じていくという方向性が、明確に読み取れる部分を作ってほしいと思います。

【司会】 ありがとうございます。

続きまして、古川佐賀県知事お願いします。

【佐賀県 古川知事】 パワフルからビューティフルという感じかと思いますが、高速道路だ、空港だ、と言い始めるときりがないので、あえて抑制的に書かれているのではない

## 定 稿

かということを感じました。福岡空港については、当初は近隣空港との機能分担について一時期示されていたと思うが、その後どうなったのかということについては、説明がないという状況と認識しており、場を改めてご説明いただきたい。何がなんでも佐賀空港に持ってきたいということではなく、九州の発展に必要なものなら喜んで協力したいと考えています。内容について申し上げますと、エネルギー、環境、ITの3つが、日本全国でも言えるとは思いますが、特に九州の発展において考えねばならないことだと考えます。

エネルギーについては、佐賀県や鹿児島県には原発があり、CO<sub>2</sub>の削減と安定的な電力供給に一定の役割を果たしております。また、九州大学を中心に水素エネルギーについて、世界最先端の研究が行われていると理解しております。太陽光発電につきましても、佐賀県は住宅における太陽光発電の普及率が全国一でございますし、こうした動きに合わせ新しい企業立地についても各県で盛んになっています。エネルギーアイランドを目指すという方向もあってよいのではないかと思います。

環境については、九州には豊かな森林があり、これを排出権取引に活用できるのか、また森林を使って再生可能なエネルギーとしての活用など思いを巡らし、このように有用なものへ転換していくと、かつて明治以降価値のあった森や山の価値が再現するのではないかと思いますし、そうであれば、これに備え森林を公有化することも必要かとも考えるところです。このように、山や緑が価値を生む時代のフロントランナーに、九州圏がなっていくべきではと考えます。

ITについては、これからの時代の共通インフラと考える。韓国に比較すると、電子自治体の利便性についても劣っていて、韓国では自宅から住民票が取れる仕組みになっています。行政が電子化を認めたか認めてないかでここまでの差が出ているのかと思います。例えば、無線技術によるブロードバンドが可能になるという実験などについて、九州がそのモデルになればと思う。例えば、携帯電話の国際利用について、現在はローミングが必要ですが、技術革新によって、韓国で使える携帯電話がローミングせずとも九州内で使用可能とすると観光客の利便性は大幅に向上すると思います。今、対馬の北部では、韓国の基地局電波が届くために、韓国内の携帯電話がそのまま使えるという状態があると聞いているが、そのような状態が九州全域で可能となれば、近さを実感できるようになる。今後、具体的な計画を進められるに当たって、このようなことにも留意いただければと思います。

## 定 稿

【司会】 ありがとうございました。

続きまして、金子長崎県知事をお願いします。

【長崎県 金子知事】 長崎県の県土の 45%が離島です。また、九州は全国一の離島圏域であり、その重要性については理解していただき、位置づけていただいているところですが、現状について、資料を用いてご説明させていただきたい。

長崎県の人口は、昭和 40 年の 164 万人が平成 17 年には 147 万人に減少している。減少人口のほとんどが離島人口です。離島の減少人口 15 万 6 千人に対して、本土の減少人口は 6 千人に過ぎない。離島については、これまで離島振興法で公共投資に力を入れてもらってきました。対馬・壱岐・五島を中心に、この 50 年間で年間 4～500 億円の公共投資がなされてきましたが、人口は減少しています。基盤整備はされても産業振興に繋がらなかったという難しさがあります。離島では、漁業・農業が主たる産業ですが、離島の農業生産はピークの 189 億円が、現在は 135 億円に減少している。農業従事者も 60%減少している。漁業についても同様で、1,000 億円の生産額が 488 億円に減少しています。就業者も 15,000 人が 7,200 人に減少しています。離島の公共事業も、現在では 300 億円程度に減少してきたため、離島を支えてきた主要な産業はすべて厳しい環境に置かれています。就業の場がないということで、苦勞しています。対馬が県内で最も県民所得が高い理由は、公共事業と公務員の多さと考えられます。しかし、市町村合併と公共事業の減少によって、今まで離島を支えてきた公務員数も減少するし、農業・漁業、建設業も厳しくなっております。農業については、最近元気が出てきている例もあります。壱岐牛が全国でも上から四番目の評価を受け、高価格で取引されており、離島の農業生産高は、畜産を主に回復しつつありますが、漁業は温暖化現象で難しい状況です。離島は領海を接しており、海洋水産物等の資源確保という意義から、国の施策において積極的な意義を認め、その維持をどう図っていくかということについて、具体的にどういうことをやっていくかについて、より補強していただきたい。離島の主要産業である農業・漁業を徹底的に振興していく必要があると思う。漁業は養殖を含んだ大規模な海洋牧場を造るようなこと、農業は芽が出てきているが輸送運賃においてハンデがあります。運賃に対する補助をどう考えていくか、公平公正な競争のために、経常的な補助でなければ初期投資における支援をどう考えていくか。もう 1 つは交流人口の増加だと思います。沖縄並の離島航路・航空路への補助金を出していただくと相当交流人口は増えると思います。このような施策が、これから離島を維持

## 定 稿

していくことに繋がると思います。長崎県にとって、離島は困難な問題で、解決せねばならない問題です。今までのハード整備で十分な効果が上がらなかったことに鑑み、ソフトをもう少し考え、具体的な政策を打ち出していただきたいと考えます。

【司会】 ありがとうございます。

続きまして、潮谷熊本県知事をお願いします。

【熊本県 潮谷知事】 麻生知事からパワフルという表現、古川知事からビューティフルという表現が使われましたが、私はワンダフルということの中から少し触れさせていただきたいと思います。

3点ございます。1つ目はユニバーサル・デザインです。ユニバーサル・デザインについては、国土形成計画全国計画のなかで、ユニバーサル・デザインの理念等にもとづく取り組みの推進を図り、美しく、信頼され、質の高い日本ブランドの国土へ再構築していくと、このようにワンダフルに述べられております。しかし、キックオフレポートを見ますと、単に戦略的な個別分野の中で、ユニバーサルデザインの導入による福祉のまちづくりと記載されるに留まっています。ユニバーサルデザインは、省庁間横断的な、いわば市民生活の全ての面におけるインフラノベーションであるというのが今日の基本的な理念であると考えてよいと思います。キックオフレポートの中にも、ユニバーサル・デザインは計画の基本理念であると位置づけていく必要があるのではないかと思います。

2つ目は、環境保全についてですが、国土形成計画における環境保全の記載状況を見ますと、地球温暖化が環境問題と連携して述べられております。しかし、水俣病は世界に類を見ない深刻な環境破壊について意識させてくれる事例であり、被害の大きさと復元の困難さについて深く認識していく必要があります。環境破壊の結果、破壊された環境の回復にいかにも莫大な資本、歳月が必要か。そのような視点から考えると、水俣病という九州で起きたこの教訓は全国の国土づくりを考えると時の環境保全に関する重要な教訓であり、人の命、健康や環境を大切にするという教訓は熊本だけでなく、人類共通の教訓であることを計画においても位置づけていく必要があると思います。九州が有する環境技術によって、東アジアの環境問題に積極的に貢献していく姿勢を、明確に打ち出していくことが重要であり、環境保全の記載事項の中に書いていただきたいと思います。

3つ目ですが、新幹線について、キックオフレポートの中の記述では単に現状認識とし

## 定 稿

て2004年に鹿児島～熊本で開通したとしか触れられていませんが、九州新幹線全線開業がもたらす時間短縮効果が九州にもたらす社会・経済的な影響は非常に大きいと思われ、同時に九州圏の国土形成の具体的な施策を考える際の大きな要素であると認識しています。九州の縦軸が強化されるわけですが、合わせて横軸を強化するための道路網の整備が九州全体のネットワーク強化、九州の一体的な発展に不可欠となります。よって、九州全体のネットワークにおける横軸としての道路網整備の位置づけが重要かと思えますし、事業推進の中でしっかりと位置づけていくべきことと思えます。さらに、中国圏や四国圏といった近接圏だけでなく、九州新幹線の新大阪への直通運転を考えると、近畿圏との交流・連携を考えていく必要があるかと思えます。以上です。

【司会】 ありがとうございました。

続きまして、広瀬大分県知事をお願いします。

【大分県 広瀬知事】九州全体の経済発展を考えることが大事だろうと思えます。九州は人口も国土も全国の10%前後ですが、GDPでは8%台ではないかと思えます、まだまだ経済的な発展に必要な要素が多いと考えています。現在、カーアイランドやシリコンアイランドと言われるまでになりましたが、これら既存の産業においても、九州全体として、内外との分業や連携の具体像・全体像を持っていないと、港湾や道路といったインフラの位置づけが出てこないのだろうと思えます。環境産業やエネルギー産業など新たな産業については、今後、先端的な分野が出てくることを見据えた上で、大学や民間の研究機関などと連携することが重要で、九州の国土計画を検討する前提として、そういったソフト面でのビジョンをどれだけ持っているかが重要になると思えます。

九州は全国に先駆け2001年に人口がピークを迎え既に減少が進行しており、少子高齢化・人口減少への対応を考えていかなければいけません。九州の中山間地域は九州全体の6割を占めています。そのような中で、いかに人口減少社会を前向きに捉えていくのか、農業・漁業・林業を見直し、貴重な資源として中山間地域を守っていくことが大事だと思います。その場合、ハード・ソフト整備をどうするのかも必要です。積極的な産業振興と、地域を守る積極的な農林漁業等の産業振興の両方を念頭に置かねばならないと思えます。

【司会】 ありがとうございました。

## 定 稿

続きまして、河野宮崎県副知事お願いします。

【宮崎県 河野副知事】 このような重要な会議に知事が出席できずに、誠に申し訳ございません。手短かに2点だけ申し上げます。

先ほどからご指摘されております九州圏内の連携強化に資する循環型の交通体系の整備については、宮崎県としても大変重要なことと考えております。2011年春に九州新幹線が全面開通いたしますと、これを最大限九州の中で機能させていくことが重要で、骨格となる高速交通体系の整備が必要と考えます。宮崎県におきましては、東九州自動車道および九州横断自動車道延岡線をしっかりと整備していくことによって、九州全体の発展に結び付けていくことができればと思っております。

もう1点ですが、宮崎県は毎年のように大規模な風水害・台風災害・竜巻被害等を受けているのですが、その原因として、森林・国土の荒廃を懸念しております。20年度の予算において植栽未栽地の整備を最重要課題のひとつとして考えており、これら植栽未済地は、本県では2,000ヘクタールですが、九州全体でも全国の2割程度あるとも言われております。先ほど、環境の観点からの森林整備というお話がありましたが、防災なり国土保全という観点からも、九州全体として今後植栽未栽地の整備に取り組んでいくことが必要かと思えます。

【司会】 ありがとうございました。

続きまして、仮屋鹿児島県副知事お願いします。

【鹿児島県 仮屋副知事】 知事が出席し発言すべきところ、所要のため欠席でございますので、私から2点ほど述べさせていただきたいと思えます。

九州圏の持つ優れた地域特性を生かし、一体的な浮揚・発展を図っていくためには骨格となる高速交通体系が非常に大事であり、鹿児島県におきましては東九州自動車道と南九州西回り自動車道の重点的な整備が喫緊の課題と考えております。さらには、地域高規格道、港湾・空港へのアクセス道路が必要と考えております。また、島原・天草・長島架橋については、構想段階ではありますが、この地域は昔から漁業を通じて文化等の類似性があり、九州西岸地域における相互交流と連携を可能にし、新しい経済文化圏を形成しながら地域の活性化を図る観点から必要であると考えます。

## 定 稿

もう1点は、離島について。離島については鹿児島も多く有しており、離島の発展なくして鹿児島県の発展なしと言われる程であり、離島行政には力を入れておりますが、全国計画において新たに海域の利用と保全という計画事項が加わり、離島地域は我が国の領域・排他的経済水域の保全上重要な国家的役割を担うとされており、離島が新たな視点から国家的な重要な役割を担っているということが記載されよかったですと思います。奄美群島においては、奄美群島振興開発特別措置法に基づく振興開発に取り組んでおり、法は、平成20年で期限切れを迎える状況にありますが、今後、離島が宝の島に変わるかもしれないと期待しているところであり、引き続き奄美・離島の振興が必要と考えます。

【司会】 ありがとうございました。

続きまして、北橋北九州市長お願いします。

【北九州市 北橋市長】 日頃お世話になっております皆様の前で、意見を述べさせていただきます機会をいただき、ありがとうございます。九州はひとつひとつではなくひとつです。他の圏域や地域を意識して、戦略的に強みを伸ばすという観点から4つ提案がございます。

1つ目は東アジアとの関係ですが、戦略でも述べられていますが、地理的な近接性だけでは東京圏にはかなわないと思います。九州が一体的に活動する取組みが必要であります。すでに観光面では九州観光推進機構がございます。本市にはICSEAD(財団法人 国際東アジア研究センター)というシンクタンクもございます。東アジアに向けて戦略的に横に連携することが必要で、そういった姿勢や仕組みづくりを計画に盛り込んでいくべきではないかと思えます。

2つ目は人材の確保についてですが、高卒や大卒の人材が市外へ流出しています。各県におかれましても、人材の流出は圏域共通の悩みであろうと思えます。そのなかで付加価値の高い産業の誘致が重要と思えますが、そのためには魅力のある生活環境整備も重要であると痛感しています。また、九州各県で人材育成という事業についてもっと連携できる可能性があると思えます。大牟田、水俣、北九州市などで環境分野のアジア人材育成を精力的に行っておりますが、新幹線の開通を契機に取り組みの連携が考えられます。そのほかにも、ものづくりや農林業、観光、地域づくりなど、多様な分野での人材を相互に融通しあう仕組み、例えば団塊世代の人材を登録して、情報を相互に利用することなども考えられると思えます。

## 定 稿

3つ目は温暖化対策ですが、九州圏は広大な森林を有しており、環境共生アイランドを目指せる可能性が十分にあると思います。そして、緑に加えて、環境技術の蓄積については日本のトップランナーであると自負しております。そういう九州の強みを活かし、地球温暖化対策についてより強調して書けないかと思えます。

4つ目は高齢化対策です。10年後には高齢化率が3割に達します。高齢者の足の確保や災害時の安全確保などに、戦略的に強く踏み込めないかと考えています。

結びに、個別プロジェクトですが、広域地方計画では理念を固めて、主要な事業については社会資本整備重点計画を固めるとのことですが、これらは車の両輪として機能しますので、今後、計画の中で、空港など個別のプロジェクトについて記述するチャンスがあれば、十分な協議のチャンスを求めます。基本的には既に整備された港湾や空港といった既存のストックを最大限に活用するという視点が重要であろうかと思えます。関門海峡道路や東九州自動車道などを重点的なプロジェクトと考えています。市が行動を起こすことも大切だが、そのためにも市長会で道路特定財源の暫定税率の重要性を確認し、市民の皆様にもお出しして確認し行動したいと考えております。

【司会】 ありがとうございます。

続きまして、吉田福岡市長をお願いします。

【福岡市 吉田市長】 私のほうからは1点、アジアとのつながりについてです。キックオフレポートにおいても東アジアのフロントランナーという記述があり、アジアの中核都市を目指してきた福岡市の目指す方向と重なり合いますし、それが九州全体の発展に結びつくことへ明確に示していただけていると思います。

福岡空港の外国人乗客数は平成18年度で220万人を超えて、全国第4位です。同じ平成18年度で、外国からの航路の乗客数については75万人で、全国第1位を続けており、多くの観光客が訪れており、東アジアを中心として交流の圏域が広がっているという実感があります。これがさらに東アジアのフロントランナーとなるために、今回の計画の中で意識していく必要があると感じることは、定住外国人を増やすなどといった明確な方向性を示すのかどうか。そのための街づくりに取り組むという覚悟を示すのかどうか。これまでのような単純労働力としての議論だけでなく、あらゆる技術者、そして資本についてもどれだけ入れるのかについての観点が重要ではないかと思えます。全国的な議論も必要ではあ

## 定 稿

るものの、フロントランナーとしての九州における考えも必要と思います。ハード整備だけでなく、こういったソフトインフラについての考え方について、そろそろはっきりした考え方を示していかなければならない時期であると思います。

【司会】 ありがとうございます。

続きまして、横尾九州市長会代行をお願いします。

【横尾市長会代行】 九州市長会は全体で 117 市ございます。人口最大 135 万人の福岡市から 3 万人弱の市まであり、多様な規模の市で構成されております。

提案ということで感想を含めて、いくつか述べさせていただきます。平成 18 年 10 月に九州市長会では道州制のたたき台のようなものとして、九州構想をとりまとめました。現状や問題意識は、今回のレポートと共通するところが多いと感じました。意見と言うことで述べさせていただきますと、基礎自治体にとっては、防災、危機管理、インフラが重要と考えていますが、情報インフラの早急な整備が極めて重要と考えます。過去数年のデータを見ると、九州は災害が頻発し被災額も大きい。台風や水害を前提とした災害対策やインフラ整備が必要と考えます。

2 点目としては、企業誘致については、県とも連携して進めているが、トップセールス、人材、コストなど様々な条件がありますが、最近必ず調べられる条件としてブロードバンド環境があります。情報系の会社では、海外とのデータ送信を速やかに行えることが重要であるといえます。先日、次世代無線によるブロード環境の整備等についての方針が示されましたが、これは九州にとって緊急性があるものと考えます。

次に、医療体制についてですが、医療機関や行政間の連携の強化が必要です。観光推進機構は、九州をひとつの商品として売り出しており、大きく期待するところです。また、離島等の僻地医療について、人口減少のなかで大きな問題になっていると考えます。安心して生活を営むことができるような事前の対策について、広域計画でも出していただきたいと考えます。九州は国の出先機関の管轄範囲が重複していて見事にひとつにまとまっており、この計画づくりを契機として道州制についても検討を進めていくことが期待されるのではないかと思います。以上です。

【司会】 ありがとうございます。

## 定 稿

続きまして、鎌田九州経済連合会長をお願いします。

【鎌田 九州経済連合会長】九州経済連合会は全国計画の段階から意見を出してきました。レジュメの1をご参照ください。国土形成計画への期待として、「九州地域戦略会議」など各県と経済界が一体となって計画を作れる既存の横断的組織があり、また、アジアへの近接性が圏域の優位な条件となっていること、自立的発展のためには他の圏域とスタートラインで条件を等しくするためのインフラ整備が必要であることを、全国計画に意見として提示しました。広域地方計画に対する意見についても、昨年6月にとりまとめ、プレ協議会および学識者懇談会等へ提案しています。これについては、今回のレポートに概ね盛り込まれているという認識であります。レジュメは概要をコンパクトにし過ぎた為に、内容がイメージしにくいところがありますので、A3横の資料をご参照ください。例えば、九州アジア・ゲートウェイ戦略につきましては、グローバルスタンダードに適應したシームレスアジアを実現する基盤整備として、大水深岸壁やバースの整備、45ftコンテナを陸送可能とするための施策などを具体的に提案しました。全体としてハード・ソフト両面の視点が必要で、九州域内の交通・通信システムネットワークや社会資本整備などハード面のみならず、ソフト面からの取り組みも必要であるということで、民間活力をアップさせる取り組みとして、規制緩和、法人税減税、教育改善、環境保全等が重要という点も提案しております。つまり、これからはハードだけでなくソフトについても計画で位置づけることは大事と考えております。また、計画を実現するための課題として、計画の推進体制を明確にすることが重要と考えます。広域地方計画として策定したプロジェクト等の予算の裏づけや法的位置づけ、推進体制を明確にすること、2番目として、省庁別の縦割り予算を廃する新たな枠組みの検討と将来の道州制を念頭において計画の実現を目指すということを課題としてあげております。A3横の概要資料の本文についても、冊子として配布いたしましたので、ご参照いただきたいと思います。以上です。

【司会】 ありがとうございます。

続きまして、河部九州商工会議所連合会長をお願いします。

【河部 九州商工会議所連合会長】 日頃より地域振興へのご理解とご協力に対してお礼申し上げます。商工会議所は、地域に密着した経済団体であり、九州商工会議所連合会は、

## 定 稿

九州・沖縄の 79 商工会議所で構成されており、中小・零細企業を中心に約 14 万社を会員とする団体です。中小企業は日本の企業数の 99.7%、就業者数の約 7 割を占めています。地域の中小企業の声を政策に反映させることが使命であり、本日は九州各地にある中小企業を代表して発言いたします。

九州地域は景気が良いと言われることもありますが、最低賃金はワースト 10 の内 7 県（沖縄含む）も九州からランキングされており、県民所得についてもワースト 10 の内 5 県（沖縄含む）が九州からランキングされており、ブロック別では、九州は最低となっています。さらに、有効求人倍率や完全失業率を見ても、決して豊かな圏域とは言えません。北部九州では自動車等の企業立地がありますが、公共投資への依存度の高い南九州では、厳しい状況も見られます。東九州では交通インフラ整備が遅れており、産業、雇用、税収のあらゆる面で北部と南部の格差が拡大しております。九州全体の浮揚には、こうした格差を是正する必要があります。

循環型高速交通体系、道路交通ネットワークについてですが、道路は地域の生活・産業を支える基礎的な社会資本であります。交流・連携、一体的発展というキーワードがありますが、個性ある地域が連携し特色や強みを補い合うには循環型高速交通ネットワークが不可欠と考えます。国土計画は開発中心から質的向上へと大きく転換されましたが、道路網整備の重要性は変わりません。各地の商工会議所から真っ先に必要であると上がってくる項目でございます。その重要性について計画で明らかにし、スピード感ある取り組みが必要であると考えます。

次に中心市街地の活性化について申し上げます。離島・中山間地のみならず、人口減少の影響は中心市街地にも言えます。特に、郊外に大型店が出店した中小都市におきましても、中心市街地の空洞化が進んでいます。計画案 9 ページの都市機能の集約につきましては、各地でコンパクトシティについて商工会議所と行政が協力して進めておりますので、国土形成計画広域地方計画においても地域の中小都市の声が十分に反映されますようご配慮お願い申し上げます。

最後に人材育成、確保についてですが、人口減少のなかで東アジア諸国と競争していくという状況で、新たな九州像を考えたときにインフラ整備にも増して人材育成が重要です。計画案の 7 ページや 12 ページにありますように、地域の担い手となる高度な知識や技能を持つ人材の育成も重要ではありますが、企業経営者の立場からは、現場の即戦力となる人材も重要です。さらに、地域経済の下支えとなるベンチャーや起業家の育成、1 次産業の

## 定 稿

担い手の育成も重要です。九州では人材の流出が続いていますが、人々が九州に留まり、九州に集まるようになることを期待します。そして、計画を効果的に推進するためには、権限の国から地方への大幅な委譲が不可欠と考えます。

商工会議所は計画策定への協力をいたしますので、皆様のご理解とご支援をよろしく申し上げます。

【司会】 各県・各市・経済団体よりご意見いただきました。

引き続き、国の支分局からご意見ございましたらよろしく申し上げます。それでは、谷経済産業局長申し上げます。

【谷 経済産業局長】 3月末を目処に、九州地域経済活性化プランを策定中でございます。日本の産業の将来構造を見通し、そのときの中で九州の方向性を具体的に分析し、今後の対応を考えていくものであります。今後、各県にご相談にも行く場面合がありまするかもしれませんので、よろしくご意見いたします。

九州経済産業局は、今後とも産業政策の立場から協議会メンバーとして協力していきたいと思っておりますので、よろしくご意見申し上げます。

【司会】 本日いただいた意見につきましては、十分に検討し進めて参りたいと思っております。

最後に竹歳審議官よりご挨拶がございます。

【国土交通省 竹歳審議会】 貴重なご意見ありがとうございました。ビューティフル、パワフル、ワンダフルというような言葉が出ておりました、計画というものをどのようにしていったらよいかと考えておりましたが、カラフルという言葉もあるかと思われました。九州のカラーと九州の中での各地域のカラーというものが出来ると、皆が色を持ってこの計画をやって良かったと思えるかと思っております。

また、やはり経済の話が注目を集めますが、産業の話について、元気が出るチアー（応援）という視点も大事かなと思われました。道州制については国全体の統治機構の問題ですが、広域地方計画は道州制への移行に向けた非常に大きな基盤づくりになっていると断言できると思っております。つまり、道州制後に何をやるんだという具体像を示していると

## 定 稿

考えていただきたいと思います。

是非、皆様リーダーシップをとられて良い計画を策定いただきたいと思います。我々もお手伝いして参ります。どうぞよろしくお願い申し上げます。本日はありがとうございました。

【司会】 ありがとうございました。

以上を持ちまして、九州圏広域地方計画に関する意見交換会を終了します。

- 終了 -