

九州圏広域地方計画 広域連携プロジェクトに関する意見

目 次

1 - 4	東アジアへの近接性等を活用したフード・観光アイランドの形成	1
1 - 5	新たな発展を実現する東アジア、広域ブロックとの交流・連携の推進	6
1 - 6	身近になる近畿圏等との観光・交流の推進	8
2 - 3	九州圏の一体的な発展を実現する基幹都市連携軸の形成	11
3 - 5	地球環境に優しく持続可能な省CO ₂ ・エネルギー先進圏の形成	13
6 - 1	地理的制約を克服する生活イノベーションの展開	14
6 - 2	離島地域における海洋性気候等に恵まれた豊かな定住環境の形成	16
7 - 2	多様な活動主体を基軸とした地域づくりと地域の担い手育成	17
	その他の意見	18

1 - 4 東アジアへの近接性等を活用したフード・観光アイランドの形成

(フードアイランドの形成促進) 1 / 3

長崎県	<p>・諫早湾干拓農地においては、本年4月から本格的な営農が開始され、ミネラル分を多く含む土壌で育まれたレタスやバレイショなど、平坦で広大な干拓農地の特性を活かした営農の成果が現れている。</p> <p>・本県としても、干拓地内に営農支援センターを設置し、大規模な環境保全型農業にかかる技術の試験・研究や農業経営の普及・指導を推進するとともに、太陽光発電等を活用した電動農耕機の開発やバイオマス燃料の検討など、環境と調和した21世紀型農業の実現を目指しており、九州圏広域地方計画においても「高品質で個性あふれる農林水産物・食品の生産拠点」として位置づけをお願いしたい。</p> <p>・また、中国、韓国等の輸出先国における重点的な市場開拓が掲げられているが、単なる市場開拓にとどまらず、九州圏においても観光、物産、産業などの魅力を幅広く発信する取組に力を入れるべきと考える。</p>
大分県	<p>東アジア諸国の経済成長に伴う富裕層の増加等を受けて、九州地方知事会議の政策連合による上海での合同物産展・商談会をはじめ、各県毎でも海外販路拡大に向けた取組を行っているところである。今後も、現地の消費者ニーズを的確に捉え、生産者のチャレンジ精神を後押しする体制を整備するとともに、将来的には九州統一ブランドの確立も視野に入れた取組を進めていく必要がある。</p>
宮崎県	<p>九州圏は、温暖な気候や豊かな自然環境から農林水産業が盛んであるが、とりわけ本県を含む南九州は、農業産出額等が全国上位を占めるなど、我が国の「食料供給基地」の役割を担っている。</p> <p>九州圏をフードアイランドとして打ち出していくためには、このような南九州の強みを前面に出して、南九州に特化した形でのゾーニングや打ち出しを検討していく必要がある。</p>
鹿児島県	<p>東アジアの急速な経済成長と産業構造の高度化の中で、九州圏は、我が国のアジア戦略の最前線として期待されている。</p> <p>特に、南九州の農林水産業、食料品産業は基幹的産業であり、今後とも成長を支える重要かつ戦略的な産業として振興していくことが重要である。</p> <p>フードアイランドの形成促進のためには、生産・加工・輸出それぞれの位置づけを確立する必要があるが、生産について位置づけるため、担い手の経営基盤の早期確立の促進、規模拡大や法人化など経営発展に向けた取組の支援、畑地かんがい事業等による基盤整備の推進、大規模経営の育成や生産性の高い営農体系の確立による付加価値の高い産地形成の実現、などについて記載する必要があると考える。</p> <p>輸出については、現在、九州各県がそれぞれで行っていることから、九州一体となった取り組みを行う方向性を示す記載をする必要があると考える。</p>

1 - 4 東アジアへの近接性等を活用したフード・観光アイランドの形成

(フードアイランドの形成促進) 2 / 3

福岡市	<p>九州圏は、全国と比べても農林水産業が盛んであり、今後ともその振興を図って行くことが重要です。</p> <p>本市でも、都市近郊の特性を活かした野菜や花の生産が盛んでありますが、農水産物価格の低迷、生産コストの高騰による経営環境の悪化や高齢化の進行等による従事者の減少といった課題があります。そのため、九州圏の各地域と同様に、「博多あまおう」や「えびすガキ」といった農水産物のブランド化や、東アジアへ開かれた市場の構築等に取り組んでいます。</p> <p>このような取り組みを推進し、国内はもとより、東アジアを視野に入れた食の輸出拠点としての競争力を目指すためには、輸出促進を支える物流システムの構築も重要であり、特に鮮度の確保が必要な農水産物の輸出促進のためには、検疫等の手続きの迅速化、高速RORO線などの航路網や航空路網の充実等が必要です。</p>
九州農政局	<p>資料「フードアイランドの形成促進(1)」では、特に「ブランド化」、「安全・安心」、又、資料「フードアイランドの形成促進(2)」では輸出について紹介されているが、フードアイランドの基盤となる「優良農地の確保」や「担い手の確保・育成」等に触れておく必要はないか。</p> <p>これらの事項はフードアイランドの形成促進を描くことや、食料自給率の向上のための基礎となるものであるとともに、農業者の高齢化、耕作放棄地の増加、また最近では飼料及び原油価格の高騰等、とりまく不安材料も多く、各県においても今後の農政の推進にあたって特に大きな課題。</p> <p>これらについてはプロジェクトとして別に整理される「農林水産業の新たな展開」が中心になるのかもしれないが、「フードアイランド九州」を整理する上でも多少なりとも触れておく必要があると考える。</p> <p>例えば、「東アジア・・・」、「安全・安心な・・・」の枠の左側にこれらの前提となる枠を設け、生産基盤や担い手関係を整理してはどうか。</p>

1 - 4 東アジアへの近接性等を活用したフード・観光アイランドの形成

(フードアイランドの形成促進) 3 / 3

九州 農政局	<p>農林水産省と経済産業省は農商工の連携を推進しており、農業と食品産業の連携強化による商品開発や販路拡大に取り組んでいるところである。資料「フードアイランドの形成促進(1)」の中の「高品質で個性溢れる農林水産物・食品の生産拠点づくり」は、まさに農商工連携により推進しているところである。</p> <p>「農商工連携等による高品質で個性溢れる農林水産物・食品の生産拠点づくり」とした方が適切。</p> <p>(参考)</p> <p>経済産業省と農林水産省は、農林水産業者と商工業者等の連携により、地域経済の発展を図るため、農商工の連携の取組んであるところ。両省が有機的に連携して施策やPRに取り組むことによって、農林水産業と商業・工業の連携による相乗効果を発揮し地域経済の活性化を図ろうとするものである。</p> <p>平成20年6月16日には 政府や経済界、農林水産業界のトップらが参加した会合「農商工連携サミット」が首相官邸で開かれ、当時の福田首相からは「連携の波が津々浦々に広がり、地域活性化の原動力になることを期待している」と述べられ、政府として連携を支援していく考えが示されたところ。また平成20年7月21日には農商工等連携促進法が施行。</p>
-----------	--

1 - 4 東アジアへの近接性等を活用したフード・観光アイランドの形成

(観光アイランドの形成促進) 1 / 2

長崎県	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 23 年の九州新幹線鹿児島ルートの特線開通によって、福岡～熊本～鹿児島という九州の太い縦軸ができるが、横軸となる西九州ルート（長崎ルート）の開通を見据えた国際的・広域的な観光ルートの形成の取り組みを進めていくことも必要である。 ・海洋を介した国際的な観光圏の形成促進に向けては、世界を巡る大型クルーズ船の寄港地である福岡港、長崎港、鹿児島港における広域的な寄港誘致活動、佐世保～釜山国際航路の誘致等を推進することが必要である。 ・また、本県の場合韓国の釜山と対馬を結ぶ定期航路があることから、韓国から本県を訪れる観光客数は増加傾向にあり、平成 19 年の宿泊者数は 50 万人を超えている。九州圏広域地方計画においては、釜山と福岡間だけでなく、そのような各地域での動きも記述しておく必要がある。
大分県	<p>観光圏整備法に基づき実施計画が認定された「新東九州観光圏」と「阿蘇くじゅう観光圏」などの新たな観光圏の取組も、広域連携プロジェクトとして計画に盛り込んでいくことが必要である。また、「主な広域連携プロジェクト（イメージ）」P5 左下の「高速旅客交通の連携による日韓国際観光圏の形成（イメージ）」の九州の絵には新幹線しか描かれていないが、現実の人の流れを見ると、別府や阿蘇くじゅうなどにも多くの韓国人観光客が訪れている。九州が一体となって観光アイランドの形成を目指すことが重要であり、日韓国際観光圏の形成に当たっては、高速交通に限らず、既存の鉄道やバスなども活用した広域的な取組が必要である。</p>
宮崎県	<p>観光アイランドの形成促進のためには、九州圏の魅力ある観光資源を結ぶ広域観光ルートの形成が不可欠であり、そのためには高速交通網の早期整備が必要である。また、今後は、九州新幹線や東九州自動車道、九州横断自動車道の整備を前提とした新たなルートの検討等が必要である。</p>

1 - 4 東アジアへの近接性等を活用したフード・観光アイランドの形成

(観光アイランドの形成促進) 2 / 2

福岡市	<p>九州圏は、歴史的にも我が国における東アジアとの交流の最前線として発展してきた地域で、現在でも多彩な交流・連携が展開されており、将来に向けてもそのポテンシャルは極めて高いと言えます。</p> <p>今後、九州圏が自立的に発展していくためには、交流の歴史を活かした交流・連携をさらに深化させていくことが重要であり、東アジアとの近接性を活かした観光アイランドの形成を推進していくことは、九州圏における重要な取り組みのテーマのひとつであると考えています。</p> <p>現在、本市では、行政、経済界、民間事業者、市民など多様な主体で構成するビジターズインダストリー協議会により、アジアも視野に入れた集客産業の振興を図っているところです。</p> <p>また、「アジア太平洋都市観光推進機構」への参画や、釜山広域市との共働観光誘致事業「アジアゲートウェイキャンペーン2011」をはじめ、熊本、鹿児島両市との連携事業、博多港国際ターミナルにおける阿蘇・久住地域のPR活動の連携、九州の各自治体への本市庁舎の広場のPRの場としての開放などといった様々な連携事業を推進しています。</p> <p>このような、地域の魅力向上の取り組みや、様々な連携事業を推進し、九州圏の東アジアをはじめとした域外からの集客力を高めていくためには、海外からの集客促進のための広域的観光推進事業や多言語サインの整備、CIQ業体制の充実強化など、観光客の受け入れのための環境整備等に対する総合的な国の支援・充実も必要です。</p> <p>また、これらの交流を支える、ゲートウェイとなる空港・港湾等の充実・強化と、九州圏域における鉄道網や高速道路ネットワークの整備といった、交通基盤の整備も必要です。</p>
九州商工会議所 連合会	<p>九州圏では広域観光ルートの設定など、地域間の連携に取り組んでいるが、さらなる観光の振興には、新たな魅力を創出する必要がある。例えば、九州商工会議所連合会で提言しているゲーミング(カジノ)の要素を備えるような、新たな観光資源の開発も必要である。</p>

1 - 5 新たな発展を実現する東アジア、広域ブロックとの交流・連携の推進

(東アジア等へのゲートウェイ機能の強化) 1 / 2

福岡県	<p>東アジアへのゲートウェイ機能の充実・強化のためには、空港・港湾の機能強化が不可欠である。このような中、主要地域拠点空港である福岡空港は、国内外の航空ネットワークの中核的な役割を果たす必要があるが、需給の逼迫が懸念されている。この計画には、現在、国、福岡県、福岡市で行われているパブリックインボルブメントによる総合的な調査の結果を踏まえ、将来需要に適切に対応するための抜本的方策を講ずることを明記すべきである。</p>
長崎県	<p>(東アジアの玄関口としての長崎港の位置づけ)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本資料には「国際的な港湾機能の強化」という項目が掲げられているが、本県では中国、韓国など諸外国との交流や交易の活性化に取り組んできた結果、平成18年には長崎港が国際観光船の寄港数日本一となった。 ・これを機に、長崎港の松が枝地区では岸壁の延伸工事が進められており、完成すれば全国でも初めてとなる10万総トン級の観光船岸壁となる。あわせて国際観光船を迎えるにふさわしい機能を持つターミナルビルの整備にも着手しており、九州圏広域地方計画においても東アジアの玄関口として長崎港の位置づけをお願いしたい。
北九州市	<p>○東アジアとの連携推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・九州圏広域地方計画の中に、九州圏が東アジアに近接している地理的特性を活かし、東アジアの成長を九州圏に取込むような取組みの必要性が謳われている。 ・本市が参加している「東アジア経済交流推進機構」では、「ものづくり」「環境」「ロジスティク」「観光」といった幅広い分野で、九州と東アジアを包括する経済圏を確立するための取組みを進めている。 ・九州全体が連携して東アジアと向き合っていくためにも、各県各市の独自の取組みを大切にしながら、このような取組みを最大限活かしていくことが必要である。 ・さらに、国際物流機能（ゲートウェイ機能）を強化するため、既存の港湾・空港等の物流インフラの機能を拡充するとともに、更なる活用を進める必要がある。 <p>○隣接する広域ブロックとの連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ・九州圏と隣接し、最も交流が活発な中国圏との連携軸の強化は、新たな交流を生み、広域的な連携が広がる。 ・さらには、リダンダンシーの観点からも、新たな幹線ルートによる軸の強化は必要である。

1 - 5 新たな発展を実現する東アジア、広域ブロックとの交流・連携の推進

(東アジア等へのゲートウェイ機能の強化) 2 / 2

福岡市	<p>九州圏は、歴史的にも我が国における東アジアとの交流の最前線として発展してきた地域で、現在でも多彩な交流・連携が展開されており、将来に向けてもそのポテンシャルは極めて高いと言えます。</p> <p>今後、九州圏が自立的に発展していくためには、このような交流の歴史を活かした交流・連携をさらに深化させていくことが重要であり、これらの取り組みを支える東アジアへのゲートウェイ機能の強化が必要であると考えています。</p> <p>福岡空港については、九州・西日本の発展を支える主要地域拠点空港として重要な役割を果たしていますが、今後、アジアを中心とした海外との交流や連携が深まっていく中で、増大する航空需要への対応など、アジアのゲートウェイとしての将来のあり方が重要かつ緊急な課題となっています。このため、現在、国や県と連携して実施している福岡空港の総合的な調査の結果を踏まえ、将来需要に適切に対応するための方策を講じ、機能の強化を図ることが必要です。</p> <p>博多港については、東アジアに近い地理的特性と多様な輸送モードを活かした「東アジアのマルチ・クロス・ポート」戦略を展開しています。また、博多港の東部に位置するアイランドシティ地区における、大水深コンテナターミナルの整備とこれと一体となった国際物流拠点の形成、自動車専用道路の導入に向けた取り組みや、アジアのゲートウェイである中央ふ頭における国際ターミナル機能の充実強化などを進めています。これらを総合的に進めることにより、アジアのゲートウェイとしての博多港を介して、九州圏の物流・人流機能のさらなる充実に繋がるものと考えており、国の支援もお願いしたいところです。</p>
-----	---

1 - 6 身近になる近畿圏等との観光・交流の推進

(九州新幹線の整備に伴う地域活性化) 1 / 3

佐賀県	<p>(新幹線を活かした観光・交流以外の角度からの地域活性化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 九州新幹線のうち、長崎ルートに関しては、平成 29 年度の完成に向けた整備が進められており、先行する鹿児島ルートとあいまって、九州圏における交流人口の拡大など地域活性化に大きく寄与するものとして期待されている。 現在、本県では、長崎ルート、鹿児島ルートの結節点とも言える「新鳥栖駅」においては、炭素線を用いた「粒子線がん治療施設」の整備計画を推進しており、こうした観光・交流以外の分野での活用を、九州新幹線による地域活性化の重要な取組として盛り込んで置くべきであるとする。 また、九州新幹線にかかるプロジェクトにおいては、先行する鹿児島ルートだけではなく、今後整備される長崎ルートを視野に入れた、九州新幹線全体のプロジェクトとして整理していくべきである。
長崎県	<p>(九州新幹線西九州ルートの整備促進及び整備による地域活性化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 九州圏広域地方計画は今後 10 年間を見据えた計画であり、九州新幹線鹿児島ルートだけでなく西九州ルート（長崎ルート）の開通に向けた取組も位置づけていく必要がある。 九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）の開通に向けた取組として、中国圏・近畿圏との交流を見据え、本県の玄関口としての新幹線駅周辺の機能を高める必要がある。長崎駅においては、新幹線駅の整備と並行して連続立体交差、区画整理などの事業を進め、国際観光都市長崎の玄関口にふさわしい都市拠点の形成を図る。 また、九州新幹線の整備効果を拡大させるため、観光振興や産業・経済の活性化、地域住民の利便性の向上を図る施策について、沿線の市町が住民とともに自ら考え、取り組んでいくよう推進するべきである。 九州新幹線西九州ルートについては、武雄温泉から諫早間の整備を推進するとともに、諫早から長崎間の新線延伸の早期着工及び肥前山口～武雄温泉間の複線化の検討、フリーゲージトレインの導入の推進をお願いしたい。 また、資料中に課題点として「ミッシングリンクの存在」が指摘されているが、北部九州の広域的な交流・連携を進めるには、この地域でミッシングリンクとなっている西九州自動車道の整備は必要不可欠。 九州圏広域地方計画においては、九州の横の交流軸を形成するためのこれらの取組をしっかりと位置づけていただきたい。
熊本県	<p>九州新幹線全線開業が九州圏全体に与える社会経済効果は非常に大きい。</p> <p>今後、近畿圏や中国地方が日帰り圏内となるが、今後さらに九州に観光客や企業等と呼び込むためにも、九州新幹線全線開業を契機として、より一層九州各県が連携した取組を進めていくべきである。</p>

1 - 6 身近になる近畿圏等との観光・交流の推進

(九州新幹線の整備に伴う地域活性化) 2 / 3

大分県	九州新幹線の整備による交流人口の増加などの波及効果は九州圏全域に広げていくべきものであり、特に、沿線から外れている東九州地域へどのように波及させていくかが重要な課題である。そのためには、西側と東側を結ぶ横軸を活かした広域的な観光ルートの形成や、空港、港湾など新幹線以外の交通結節機能の活用なども視野に入れた幅広い取組を行っていくことが必要である。
宮崎県	九州新幹線の整備効果は九州圏全体へ波及させるべきであり、そのために「東九州」へどのようにして波及させるかが重要な課題である。九州圏と近畿圏等との観光・交流の活性化に向けては、九州新幹線の整備効果をいかにして東九州へ波及させるかということについて議論していく必要がある。
鹿児島県	<p>(開業効果の九州圏全域への波及)</p> <p>平成23年春の九州新幹線鹿児島ルート全線開業により、九州が南北に一つに結ばれるだけでなく、近畿・中国圏との交流・連携や、観光をはじめとする地域産業の振興や地域活性化に大きく寄与するなど、九州圏の発展に与える効果は多大なものになると期待される。</p> <p>このため、開業効果の恩恵を直接受ける地域(「縦軸」)についての連携を深めることは当然のこと、更に、開業効果を九州全域に波及させるには「横軸」の形成を促進することも重要であることから、九州新幹線と東九州地域を結ぶ交通網の整備、などが検討されていることについて、記載することが必要である。</p>
北九州市	<p>○東九州軸の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 九州新幹線の全線開通は、九州圏にとって大きなインパクトとなる。この効果を新幹線沿線地域のみ止めることなく、九州全体に波及させることが必要である。 合わせて、広域的な観光や交流を促すための東九州軸における高速交通網の整備は不可欠である。 これらの交通網が強化されることにより、観光振興や産業連携が進むことは勿論のこと、地域人材の交流や相互活用も図られ、九州圏が共通に抱える人材の流出という課題解決の一助になると考える。

1 - 6 身近になる近畿圏等との観光・交流の推進

(九州新幹線の整備に伴う地域活性化) 3 / 3

福岡市	<p>九州圏では、現在、その縦軸となる九州新幹線の整備が進められていますが、そのインパクトを最大限に活かしていくことが必要です。</p> <p>そのためには、各県の玄関口である新幹線駅の周辺整備が必要ですが、特に、福岡空港及び博多港を通じて、海外も含めた域外から九州圏に訪れる来訪者の玄関口となる博多駅の周辺整備は重要であると考えています。</p> <p>現在、本市では、博多駅地区における利用者の利便性の向上等を図るため、博多駅及び複合商業施設の整備とあわせ、駅前広場の再整備を一体的に進めているところですが、財源の確保等が課題であり、九州圏の重要なプロジェクトとして、平成 23 年春の新幹線全線開通にあわせ、着実に進めることが必要です。</p> <p>また、博多駅周辺地区では、平成 20 年 4 月に設立された「博多まちづくり推進協議会」の活動を支援するなどにより、広域的な玄関口としての魅力向上について、民と官の共働により取り組んでいます。</p>
-----	---

2 - 3 九州圏の一体的な発展を実現する基幹都市連携軸の形成

(基幹都市連携軸を支える交流・連携基盤の形成) 1 / 2

佐賀県	<p>(ICT利活用の推進)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・情報通信基盤等の整備、さらにはICTの利活用の推進は、域内循環の活発化を促すインフラやネットワークとしてだけでなく、地理的制約等の厳しい地域を含む九州全体の住民のくらしの豊かさ、東アジアを見据えた九州地域の産業振興戦略の展開など幅広い分野への貢献が期待される施策であると考える。 ・本県では、『県内の知識や情報を「もやう」(つなげる・共有する)ことで「くらしの豊かさを実感できる佐賀県」を実現する』を基本方向とし、行政、県民、企業、CSOなどのICTの活用力を向上することで、 <input checked="" type="checkbox"/>防災・防犯などの情報システムの整備、 <input checked="" type="checkbox"/>在宅ワーク・モバイルワークの推進、 <input checked="" type="checkbox"/>最先端の電子県庁の構築、 <input checked="" type="checkbox"/>さらには韓国ソウル特別市江南区との交流などを通じた「アジア電子自治体センター構想」の推進 <p>などを実現すべき2010年代のICT社会像として掲げた「さがICTビジョン2008」を策定したところである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・九州各県・各地域においても、様々なICTに関する取組がなされているところであり、住民のくらしや産業を豊かにする施策として、戦略的に展開していくことが重要であると考える。 ・九州圏広域地方計画において、ICTに関するビジョンをプロジェクト又はプロジェクトを構成する大きな柱の一つとして整理することで、九州圏として目指すべき方向性を明確にする必要があると考える。
熊本県	<p>九州圏の域内循環の活性化を促すためには、九州全域における幹線道路ネットワークの整備が不可欠である。</p> <p>各県の県庁所在都市など九州の基幹都市圏を結ぶ高速交通体系の整備について、今後さらなる推進が必要である。</p>
大分県	<p>九州圏の産業・経済・文化の一体的な発展のためには、圏域内の人とモノをつなぐ循環型の交通ネットワークが不可欠である。その意味では、九州の東西を縦貫する2つの高規格幹線道路と、それらを横につなぐ複数の横断道路とを一体のものととらえて早期に整備し、ネットワーク化することが重要であり、中九州横断道路等の地域高規格道路も当該プロジェクトに位置付けることが適当である。</p>

2 - 3 九州圏の一体的な発展を実現する基幹都市連携軸の形成

(基幹都市連携軸を支える交流・連携基盤の形成) 2 / 2

鹿児島県	<p>(九州圏の社会資本整備の格差の解消)</p> <p>九州圏の持つ優れた地域特性を活かし、一体的な浮揚・発展を図っていくためには、東九州自動車道や南九州西回り自動車道等、社会資本整備の遅れている地域における高規格幹線道路の重点的な整備促進が喫緊の課題であるが、資料にも「ミッシングリンクの存在」と記載されているとおり、整備率は低い状況であり、全線整備の見通しは立っていない。</p> <p>特に、東九州自動車道や南九州西回り自動車道の整備が遅れていることは、「九州圏の一体的な発展を実現する基幹都市連携軸の形成」という観点から大きな問題がある。</p> <p>このため、「九州圏における域内循環の活発化を図るため、ミッシングリンクの存在する地域については、集中的に整備を行う」といった位置づけが必要である。</p>
北九州市	<p>○東九州軸の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 九州新幹線の全線開通は、九州圏にとって大きなインパクトとなる。この効果を新幹線沿線地域のみには止めることなく、九州全体に波及させることが必要である。 合わせて、広域的な観光や交流を促すための東九州軸における高速交通網の整備は不可欠である。 これらの交通網が強化されることにより、観光振興や産業連携が進むことは勿論のこと、地域人材の交流や相互活用も図られ、九州圏が共通に抱える人材の流出という課題解決の一助になると考える。
福岡市	<p>九州圏は、個性と魅力ある基幹都市圏が適度に分散し、都市と自然が近接する県土構造を有しておりますが、今後、九州圏が自立的な発展を目指していくためには、引き続き基幹都市圏における都市機能の充実等や基幹都市間の連携強化とあわせ、域内循環のさらなる活発化が必要です。</p> <p>現在、本市では、九州・アジア新時代の交流拠点都市づくりに取り組んでいますが、他の基幹都市圏の発展も不可欠であると考えています。また、基幹都市圏の連携の取り組みとして、福北連携、鹿児島市・熊本市・福岡市交流連携、グランドクロス広域連携などを進めています。</p> <p>さらに、域内循環の活発化について、本市では、域外からのゲートウェイとなる空港・港湾等の充実・強化を進めておりますが、東九州自動車道等のミッシングリンクの解消にも取り組んでいただき、九州圏における域内循環のさらなる活発化を推進していく必要があると考えています。</p>

3 - 5 地球環境に優しく持続可能な省CO₂・エネルギー先進圏の形成

(地球温暖化の防止に向けた九州圏の総合的な対策) 1 / 1

佐賀県	<p>(新エネルギーの観点の明確化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 九州圏の環境・エネルギー分野における先導的な取組等を活かした低炭素先進圏としてリードしていくことを目指す上では、 <input checked="" type="checkbox"/> 農業圏である特徴を活かしたバイオマス資源や太陽光発電技術を活用など、新エネルギー分野での開拓という視点をより明確にする。 <input checked="" type="checkbox"/> CO₂ の排出量取引のモデルづくりや圏域全体の排出量目標を設定する。 <p>ことなどを検討する必要があるのではないのか。</p>
長崎県	<p>(地球温暖化対策への取組)</p> <ul style="list-style-type: none"> 地球温暖化の防止に向けては住民、企業等の主体的な取り組みを促すことが重要であり、各県共同で普及啓発活動を広域的に実施しているところ。九州・沖縄・山口で地球温暖化対策の統一キャンペーンを実施しているほか、経済4団体とも連名で企業等へ地球温暖化対策の取組を要請している。 また、本県では、県民一人ひとりの意識改革と積極的な行動を促すため、昨年度「長崎県未来につながる環境を守り育てる条例」を制定した。これに基づき、地球温暖化対策については、温室効果ガスを多量に排出する事業者に対して、削減計画を作成し、取組を強化するよう求めているほか、県や民間団体などで構成する長崎県地球温暖化対策協議会においても、ノーマイカーデーの推進をはじめとして、温暖化防止に向けた取組の実践に努めており、これらの取組の計画での位置づけをお願いしたい。
大分県	<p>九州圏が、我が国の循環型社会の構築を先導し、世界にも貢献できる環境・エネルギー先進圏として発展していくためには、環境産業、エネルギー産業などの新たな産業について、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等との連携や人材の育成・強化などソフト面でのビジョンをしっかりと描くことが重要であると考えます。</p>
宮崎県	<p>九州圏として、省CO₂・エネルギー先進圏の形成を促進していくためには、各県における地域特性を活かした取組を積極的に推進していく必要がある。</p> <p>本県では、21年度の重点施策として、人と自然が共生する社会の実現や脱石油化に向けて、本県の地域特性を活かした環境に優しい新エネルギー等の普及・促進を図ることを掲げ、より重点的に取り組んでいくこととしている。</p>

6 - 1 地理的制約を克服する生活イノベーションの展開

(地理的制約等の厳しい地域における定住条件の改善等) 1 / 2

長崎県	<p>(離島～本土間の高速情報通信網の整備)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ IT を活用して離島等の地理的制約の厳しい地域の活性化を図る観点から、離島～本土間の高速情報通信網の整備が必要と考えられる。 ・ 大型離島においては、島内は地域イントラネットなどにより、高速情報通信の環境が整備されつつあるが、その環境を最大限に活かすためには、本土～離島間の高速情報通信網の整備が不可欠であり、九州圏広域地方計画への位置づけをお願いしたい。 ・ 本県では、今年度国の「地方の元気再生事業」を活用し、「情報通信サービスを活用した離島活性化プロジェクト」において、企業誘致や観光客の利便性向上につながるような高速情報通信サービスの整備に向けた実証実験を実施することとしている。
熊本県	<p>九州山地などの中山間地域では、集落機能の維持が困難になっている集落が多く存在し、またそうした地域では田畑や森林が荒廃している地域が多い。</p> <p>特に、圏土面積の6割を中山間地域が占める九州圏にとって、中山間地域の維持は共通の課題であるため、人々が地域内で暮らせるための定住環境の整備と、多面的な機能を有する田畑・森林の保全が必要である。</p>
鹿児島県	<p>(半島、維持・存続が危ぶまれる集落の活性化)</p> <p>半島地域は、三方を海に囲まれ、国土幹線軸から離れているなどの地理的条件から、交通や産業、生活環境の整備が立ち遅れており、人口の減少や高齢化も著しく進んでいるなど様々な問題を抱えている。特に、地理的条件が厳しい半島先端部地域は、維持・存続が危ぶまれる集落の問題が顕著である。</p> <p>これまで、半島振興法に基づき、半島地域の振興に努めてきたが、生活環境及び産業基盤の整備や交通通信体系など様々な面で未だに多くの課題を抱えている現状にある。</p> <p>このため、これら困難な課題を克服し、半島住民の更なる生活の向上と国土の均衡ある発展を実現するために、交通基盤や農業基盤の整備、地場産業の活性化や観光地づくりの推進など、半島地域の特性を活かした振興を図ることについて記載することが必要である。</p> <p>また、維持・存続が危ぶまれる集落については、現在、国においても九州地方整備局においても、過疎地域の集落の実態調査を行われるなど、現状分析や課題解決に向けた方策を考えておられると認識しているが、国において適切に施策を進められるとともに、国土交通省の「新たな公(こう)によるコミュニティ創生支援モデル事業」、総務省の「定住自立圏構想」、農林水産省の「中山間地域等直接支払制度」などの動向も踏まえた記載に転換すべきと考える。</p>

6 - 1 地理的制約を克服する生活イノベーションの展開

(地理的制約等の厳しい地域における定住条件の改善等) 2 / 2

九州総合 通信局	<p>(情報通信基盤の整備促進)</p> <p>九州圏は、多くの離島、山村等の条件不利地域を抱えており、都市部とのデジタル・ディバイド解消が課題となっている。現在、総務省においては、2010年度ブロードバンド・ゼロ地域解消、2011年アナログ停波に向けた地上テレビ放送のデジタル化の推進等の取組を展開しているところであるが、地方自治体等と連携を図り、情報通信基盤の整備を推進していく必要がある。</p>
-------------	---

6 - 2 離島地域における海洋性気候等に恵まれた豊かな定住環境の形成

(離島地域における自立的発展に向けた対策と地域の活性化) 1 / 1

長崎県	<p>(離島の自立的発展に向けた定住条件や競争条件の改善)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・離島地域の自立的発展に向けた定住条件や競争条件の改善に向けては、離島航路・空路の維持、利便性の確保、交通運賃・輸送費の低廉化などを図る必要がある。 ・また、国境離島・外洋離島については、著しく不便な環境にあり、このまま人口減が進めば、我が国の領域、排他的経済水域の保全などその重要な国家的・国民的役割を果たすことができなくなる。 ・このため、水産資源・海洋及び海底資源の活用保全の他、密航・密輸の監視・防止といった国境監視の役割を果たすとともに、台風などの自然災害・事故等に際しての外国漁船等の避難の受入れや漂流・漂着ごみ対策などの地球環境保全の取組み等の国際協力、外国人観光客の受入等の国際交流の舞台としての役割等、国境管理の最前線としての役割を果たせるような施策の実現に国も取り組むべきである。
鹿児島県	<p>(国家的役割を担う離島の活性化)</p> <p>九州圏の離島は、外洋離島が多く、過疎化、高齢化が進行し、産業基盤や生活環境の整備等が本土と比較して低位にあることや、最近では、原油価格の上昇によるガソリンや生活物資等の価格高騰の影響を大きく受けるなど、自然的・社会的に厳しい条件下にある。</p> <p>このような状況の中、全国計画において、離島地域は「我が国の領域、排他的経済水域等の保全、海洋資源の利用、自然環境の保全等について重要な国家的役割を担う」とされたことを考慮すると、離島の果たすべき役割は非常に大きいと考える。</p> <p>本県においても離島行政には力をいれているが、重要な国家的役割を担う離島地域の振興を図るために、地域の主体的な取組の形成の支援、雇用機会の確保、価格格差の縮小などについても記載する必要があると考える。</p> <p>なお、奄美群島については、自立的発展を目指して、豊かな自然や独特の伝統・文化、長寿・子宝などの特性に十分配慮した振興策を推進していることから、「奄美ミュージアムの取組」、「あまみ長寿・子宝プロジェクトの取組」、「アイランドセラピーの取組」などの独自の取組についても記載する必要があると考える。</p>
九州総合通信局	<p>(情報通信基盤の整備促進)</p> <p>九州圏は、多くの離島、山村等の条件不利地域を抱えており、都市部とのデジタル・ディバイド解消が課題となっている。現在、総務省においては、2010年度ブロードバンド・ゼロ地域解消、2011年アナログ停波に向けた地上テレビ放送のデジタル化の推進等の取組を展開しているところであるが、地方自治体等と連携を図り、情報通信基盤の整備を推進していく必要がある。</p>

7 - 2 多様な活動主体を基軸とした地域づくりと地域の担い手育成

(多様な主体の参加による先導的な取組の推進) 1 / 1

<p>長崎県</p>	<p>(地域住民等の多様な取組への支援)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・これからの時代は地域住民やNPOが持つ知恵や力をどのように活かすかによって、地域の豊さや活力に差が出てくるものと考えられる。したがって、九州圏広域地方計画においてもこのような多様な主体の取組を支援していくという姿勢を位置づけることは重要である。 ・例えば、本県では個人や団体、企業等において社会への貢献を通じて満足度を高めていこうという気運が高まっており、道路、河川、海岸等の愛護活動を進める方々の活動について市町とともに支援を行っているが、平成19年度は1,165回30,780名の参加があった。 ・こうした流れを活かしながら、行政と民間との新たな関係による新しい自治体運営や地域課題解決のシステムを今後構築していきたいと考えている。
<p>九州 市長会</p>	<p>地方分権の観点からも、市町村が、その地域資源を活かし特色のあるまちづくりを進めるうえでも、住民やコミュニティ組織、NPOなどの民間団体と協働・連携して新しい公共空間を形成していくことが必要であると考えている。</p> <p>行政と民間が協働して、「新たな公」を基軸とした地域づくりは、住民に最も身近な市町村が主体となって推進していく必要があると考える。</p>

その他の意見

(多極型圏土構造の極となる個性的で魅力ある基幹都市圏の形成プロジェクト)

福岡県	今後九州がアジアの活力を取り込んで発展していくためには、アジアの人・物を引き付ける戦略拠点として福岡・北九州都市圏を中心とした「アジア交流広域都市圏」の形成が不可欠である。九州圏広域地方計画では、九州が東アジアへのフロントランナーとして発展することを戦略目標としているので、アジアと交流する国境を越えた概念の新しい広域都市圏の考え方を取り入れるべきである。
-----	--

(広域連携プロジェクト全般について)

九州 市長会	広域連携プロジェクトについては、九州新幹線の整備などの局地的なプロジェクトについて、プロジェクトの空白地域に、その効果をどのように波及させていくのかなどを明確にしたうえで、九州圏域の均衡ある発展のため推進されていくべきと考えている。
-----------	--

(広域連携プロジェクトの市町村との意見交換に向けて)

九州 市長会	九州圏広域地方計画が九州圏域の市町村の自立ある発展のために、推進されることを期待している。 そのためにも、市町村との意見交換では、市町村が直面している課題について耳を傾けていただき、広域計画に市町村の意見が十分反映されるべく、議論を進めていただきたい。
-----------	---