

第1回九州圏広域地方計画協議会 議事録

日時：平成20年10月14日 13:00～15:00

場所：ホテル日航福岡3階 都久志の間



次第

1. 開会

2. 挨拶

3. 議事

(1) 九州圏広域地方計画協議会会長及び会長代理について

(2) 九州圏広域地方計画中間整理について

(3) 九州圏広域地方計画広域連携プロジェクトについて

4. 閉会

1．開会

事務局： 開会あいさつ

2．挨拶

国土交通審議官： ご承知のような政治日程のため、参議院予算委員会が開かれています。大臣は是非出席したいと申しおりましたが、かないませんでした。副大臣の金子も同様に出席できかねるということで私が挨拶を代読させていただきます。

本日、九州圏広域地方計画協議会の第1回会議が開催されるにあたり、一言御挨拶申し上げます。

御出席の九州地域の各県、市町村、経済団体などの皆様には、平素から国土交通行政の推進に格段の御支援、御協力を賜っており、心から御礼申し上げます。

また、皆様には、九州圏の広域地方計画の策定に、多大なる御尽力をいただいております。重ねて御礼を申し上げる次第であります。

御承知のとおり、我が国の国土政策の基本指針となる国土形成計画につきましては、本年7月に全国計画を決定したところであります。

全国計画は、本格的な人口減少社会の到来や急速な高齢化、アジアの経済発展などの時代の潮流の中で、広域ブロックが東アジアをはじめとする諸地域との交流・連携を進めつつ、その有する資源を最大限に活かした特色ある地域戦略を描くことによって、地域の成長力を高め、多様な各ブロックが自立的に発展する活力ある国土の形成を図ることを基本方針としています。

そして、これにより一極一軸構造の是正を図っていくこととしていますが、広域地方計画は、まさにこうした新しい国土像を具体化するものとして策定されるものであります。

広域地方計画の策定に当たっては、これまで九州圏広域地方計画プレ協議会で精力的な検討をいただいていたところですが、本日スタートするこの協議会においても、皆様方の更なる御協力を頂きました。市町村をはじめ多様な意見を聴いて、地域が抱える困難にも正面から向き合い、地域の特徴を活かしながら、明るい希望を抱くことのできる計画にしていきたいと考えています。

九州圏においては、「九州はひとつ」という共通認識のもとに個性豊かな地域づくりが進められていると認識しています。特に、自動車や半導体等の国際競争力の高い産業が集積するとともに、我が国の東アジアへの最前線として経済・文化等の多方面で交流・連携が進展しており、東アジアと一体的に発展する圏域として期待されているところであります。また、九州圏には相当規模の都市が適度に分散し、都市と自然が近接しているという特徴も持っています。

計画の策定に当たりましては、九州圏のこうした特徴を最大限に活かすとともに、離島や中山間地域をはじめとする地域の活性化や、台風・集中豪雨による災害への対応といった安全・安心の確保などの課題にも応えられる計画となるよう、関係各位の御尽力をお願いしたいと思います。

国土交通省といたしましても、御出席の皆様とともに、より具体的な未来を展望した計画づくりに努力して参りますとともに、計画の具体化に対しても、ハード、ソフトの両面で地域の実情を踏まえた支援を行っていく所存であります。

最後に、本日御出席の皆様方の益々の御健勝と九州圏の一層の発展を祈念いたしまして、挨拶とさせていただきます。

ということで代読をさせていただきました。

今日も株価が千円程度上がったということではありますが、実体経済への影響が、今回の金融危機に関しては言われています。そうすると、我が国は内需を振興していかなければならないということに相成ると思います。設備投資では住宅などいろいろな内需はあると思いますが、如何せん今までの社会資本整備が相当切られてきたという経緯があり、リチャード・クー氏などは既に、世界経済を考えると社会資本整備にも、本当に必要なものはこの10年間を見据えて投資すべきではないかという指摘もいただいています。この広域地方計画をつくるに当たっても、この10年間が大事だという認識の下に、是非よりよい広域地方計画にして頂きたいと思っています。そのために、今日、見て頂くと、都道府県、市町村や経済団体の方よりも国の代表の方々が多いということをお気づきになるかと思いますが、国も連携すると決めてこの計画づくりに参加しています。是非、県も連携する、市町村も連携する、地域全体となり、圏域全体となって連携し、よりよいものを1つずつつくっていきたいと思っているため、よろしく願います。

1. 議事

(1) 九州圏広域地方計画協議会会長及び会長代理について

事務局： 会長の選任について、どなたか推薦をお願いします。

長崎県： 九州経済連合会の鎌田会長を推薦します。

事務局： 金子長崎県知事より九州経済連合会の鎌田会長の推薦がありましたが、よろしいですか。
(拍手)

では、九州経済連合会の鎌田会長に本協議会の会長をお願いします。

会 長： 九州圏の広域地方計画の策定に向けては、これまでプレ協議会、学識者懇談会、検討小委員会、シンポジウム等によっていろいろな角度から論議され、中間整理案の検討が進められてきたと伺っています。本年の2月には、本協議会の構成メンバーである知事の皆様方を始めとして局長、経済界の皆様方による意見交換会も開催されています。このようにして中間整理案がまとめられてきました。そして、国土形成計画の全国計画の閣議決定を受け、7月31日に九州圏広域地方計画の協議会が設置されました。本日はその第1回目の協議会となりますが、これまで積み重ねてきた議論を踏まえ、計画策定に向け本格的な協議に入ることとなります。皆様方の積極的な協議参加をお願いします。

九州圏としては、域内各地域の個性を活かしながら、また、同時に九州が1つとなって総合的な取組を進めることは大変重要であると考えています。第一に、アジアに近いということから、近年目覚ましい発展を遂げつつある東アジアとの、経済、技術、学術、文化な

ど幅広い連携交流を進め、東アジアの発展の活力を取り込むことが肝要であろうと考えています。また、大変豊かな資源に恵まれている九州ではありますが、台風や集中豪雨などの自然災害が脅威を増しています。地域の人々が安全で安心な暮らしができるような国土の保全や管理を的確に行うことが必要であります。さらに九州は、離島や半島、中山間地域等を多く抱え、急速な少子高齢化が進む中で、コミュニティの維持さえ難しくなりつつある地域の問題、あるいは農山漁村や地域産業の活性化といった問題、これらの問題にどう取り組むかということも大変重要な課題であります。このような点を踏まえつつ、新たな九州像の実現に向けた戦略目標や広域連携プロジェクトについて、皆様の忌憚ないご意見を頂きながら、幅広く検討していきたいと思っています。

事務局： これより、議事の進行は鎌田会長にお願いします。

会 長： 会長代理の選任を行います。協議会規則により、会長代理は会長が指名することとなっているため、金子長崎県知事に会長の代理をお願いします。

長崎県： 務めさせていただきます。

(2)九州圏広域地方計画中間整理について

会 長： 九州圏広域地方計画中間整理について、事務局より説明をお願いします。

事務局： 本日の協議会の議題といたしまして、中間整理とプロジェクトを掲げております。計画策定上の位置づけといたしまして、まず参考資料のスケジュールを見て頂きながら説明します。左側に月、何月ということが入っております。10月のところに正式の協議会の開催と書いてありますが、これが本日の協議会を表しております。その中で中間整理、プロジェクト議論と書いております。後々もこれがでてくるとは思いますけれども、計画全体の総論部分が中間整理とお考え下さい。各論部分がプロジェクトとなっております。それぞれの内容につきましては、後ほど説明いたします。先ほど鎌田会長からお話頂きましたように、中間整理におきましては約2年間プレ協議会や学識者懇談会等々で議論して参ってきたところでございます。その内容につきまして、本日中間整理ということでご了承を得まして、早速ですが、11月に行われます、市町村との意見交換ということで、さらにその内容を充実させて参りたいと思っております。当然のことながら、この協議会におきます議論であるとか、有識者の議論を受けながら、年明けになるとは思いますが、各種調整を踏まえながら法定手続きでございます市町村提案の対象案を決めていく、そういった形で進めていきたいと考えています。また、もう1つの議事内容でありますプロジェクトの議論ですが、これにつきましては、具体的な事業とか施策、こういったものを議論していくということになるわけですが、この内容につきましてはまだ議論の途上ということでございます。本日皆様方からいろいろなご意見を伺いながら同時並行的に調整を進めて計画原案というところがございますけれども、この段階までに総論に各論を加えた形でまとめたいと思っております。よろしくお申し上げます。

それでは、中間整理の説明ということで、資料の2-3、これが中間整理の本文ということですが、何せ40数ページに渡る内容でございます。概要ということで、私からは資料2-1と2-2を用いましてご説明を申し上げたいと思います。まず、資料2-1をご覧ください。

これは中間整理の構成ということで、目次構成とお考え下さい。全体で 6 章構成になっております。先ほども申しましたが、総論部分ということで 1 章から 4 章までがその内容になっております。5 章につきましては、先ほど申しました具体的な施策や事業といったものを議論しまして、この総論部分に付け加えまして、全体の計画案にしていこうというものでございます。まず、1 章につきましては、意義と性格ということで、今後 10 年間の事業実施の方針であるとかあるいは地域づくりの指針をこの内容とするのだと、記載しているところでございます。それから 2 章におきましては、九州圏が他のブロックと比較いたしまして、どういう比較優位をもっているのかということを中心に特徴をまとめております。例えば、東アジアとの関係、都市と自然が非常に均衡して分布しているという話、既に産業の集積があるという話、地域資源と申しますか、恵まれた自然環境を有しているということの特徴として記載しております。こういったことにつきまして、右側でございますけれども、いろんな社会情勢の転換であるとか、課題が生じているところでございます。グローバル化、あるいは東アジアの経済発展、人口減少、少子高齢化、こういったことはチャンスにもなりますし、課題にもなっているということで、チャンスを活かし、課題を乗り越えながら 10 年先の新たな九州像ということで、第 3 章ですけれども、東アジアの成長と連動し自立的に発展する九州圏にしていこう、あるいは、豊かな自然と都市の利便性を享受して、多様な活躍の場を創出する九州圏にしていこう、安全安心で美しい誇りが持てる九州圏にしていこう、こういったことを新たな九州像として 3 章で記載しております。ただ、キーワードといたしまして、九州圏としての自立性ということを謳っているわけですが、その自立を考える前に、4 章の 1 節で戦略を展開する基本的な考え方ということで、3 層からなる自立圏ということで整理をしております。3 層というのは九州自立広域圏、都市自然交流圏、基礎生活圏ということでございます。まず、九州自立広域圏というのは、九州圏として持続的な発展基盤を確保していくということのために、東アジアあるいは他のブロックとの中で、九州圏としての独自性とか優位性、こういったことについて九州一体として総合力を発揮していく、そういった自立性を考えていこうということでございます。都市自然交流圏ですが、これは九州に住む人たちあるいは訪れる人たちが、多様な人生設計の機会を確保できて、豊かな人生を送るようなそういった条件を整えていこうということでございます。それから基礎生活圏ですが、日常生活を安全に安心して送れるということを考えていかなければならない、といった自立でございます。こういった三つの自立という考え方はいろいろ場所によってはそれぞれ重なってでてくる場合もございますが、九州像をつくり上げていく上で、4 章 2 節あるいは 5 章に書いてありますが、7 つの戦略というものを位置づけております。それぞれ 1~3、4、5~7 ということで先ほどの三層の自立圏に対応させております。1~3 が九州自立広域圏、4 が都市自然交流圏、5~7 が基礎生活圏となっております。この内容につきましては、この後資料を変えまして説明いたします。最後に第 6 章ということで、5 章までの内容を元に投資の重点化を図るとか、あるいはモニタリングを始めとする計画の推進体制、こういったものを 6 章で記載している、そういった全体構成になっております。それでは、資料 2-2 の 6 頁をご覧ください。ここから、先ほど申しました 7 つの戦略とその考え方の視点といったことを記述しております。

これを元にご説明をさせていただきます。まず、戦略1ですが、九州の特徴としまして、東アジアとの近接性がございます。そのフロントランナーとして発展していこうということですので。その内容としては、3つの視点を掲げています。1番目の視点は、交流フロンティアを形成していこうということでございます。色んな経済とか技術とか学術文化、こういった多岐にわたる交流あるいはその交流を深めることにより九州が持っているポテンシャルというものを顕在化させ、さらに、九州が持っている東アジアにおけるポジション、あるいは日本におけるポジションを高めていこうということがまず1番目の考え方でございます。そういったことを通じまして、拠点をつくっていこうということでございます。2番目には、成長型、牽引型産業を形成していこうということでございます。先ほど申しましたように、特徴としまして、九州には既に産業の集積がございます。ただ、こういったものにつきましても、今後さらに広く深くという展開をしていきまして、生産性を向上させると共に、高付加価値化を図っていくということです。こういったことで、九州が必要性を上げていくと共に、その過程を通じて培われていく技術やノウハウを融合させることによって、さらに次世代の産業群の形成を促進していこうではないか、ということでございます。3番目にはそういった交流であるとか、物流であるとか、そういったものを支えるための連携軸、具体的に申しますと、空港、港湾とかそういった基幹交通基盤の強化、あるいは、国際的な高速情報通信基盤、こういったものを整備していかなければならないということでございます。単に、東アジアとの関係だけではなくて、九州を通じて日本全国にそういったものを届けていくというか、近畿圏、中国圏、四国圏との交流連携の推進、こういったこともこの内容になっております。次に、戦略2ですが、基幹都市圏を核とした多極型県土構造というくだりがございます。これも、九州自立広域圏の話ですが、先ほど総合力を一体的に発揮していかないといけないという話を申しましたが、持続的に総合力を発揮していくという上では、九州の中で県庁の所在地で構成されております基幹都市圏、こういったところがそれぞれ特色ある発展をしていって、複数の成長ルートをもっている必要があります。あるいはそういった成長ルートをそれぞれ連携させながら九州の発展基盤を支えていく必要がある、そういったことが1番目でありまして、2番目のことですが、文化・知識、こういったものを支える高度な人材育成をしていかなければなりません。そのためのいろいろな教育機能であったり、職業能力開発体制の強化であったり、こういったものが基幹都市を中心として支えていかなければなりません。そういったことが2番目でございます。次に3番目ですが、基幹都市圏相互の連絡を密にしていかなければなりません。そのことは人流であったり、物流であったり、情報の流れでありますけれども、例えば高速交通体系の形成、あるいは情報通信基盤の整備、こういったものをやっていかなければならない、ということが戦略2の内容になっております。8頁の戦略3ですが、災害・環境ハザード最前線における安全・安心ということを掲げております。この内容ですが、ご案内のように、異常気象ということが言われておりますが、これまで以上に自然災害の脅威が高まっていくであろうという中で、ハード・ソフトが一体的になった災害に強い地域づくりをしていかなければなりません。あるいはいざというときに広域的な連携を持って、それぞれを支えていくというような体制をとら

なければいけない、それが 1 番目の内容になっております。2 番目です。下に九州の地図が載っておりますが、気温の上昇、生態系の劣化であるとか、東アジアの環境問題であるとか、そういったものに一番身近に早く遭遇するということが九州圏の特徴としてあるわけでございます。その中で九州が持っている自然環境というものをいかに維持・保全していくのか、さらに先ほど申しましたように早く対処しないといけない、そういった位置付けにあると思いますけど、早く循環型社会を構築する、あるいは、エネルギー需給構造の対応をとっていく、こういったことを九州圏が行っていくことによって、まさに日本の中でも先進的な役割、さらには東アジアの中におきましても、ソリューションの先進的役割、そういったことを果たしていく必要があるのではないかとということです。これが戦略 3 の関係でございます。次に、9 頁の戦略 4 ですが、都市自然交流圏のお話でございます。基幹・拠点都市圏と多自然居住地域の交流ということ掲げているところでございます。これは、先ほど申しましたように、九州に住んでいる人あるいは九州を訪れる人たちが、その人生を九州においてずっと送り続けたいということを達成していくということが頭にあるわけですけれども、そのためには、その基幹あるいは拠点都市というところに、まずは高次都市機能を集積していかなければなりません。高次都市機能というのは、上の段の真ん中に書いてあるものでございます。周辺の地域にサービスを供給するような都市づくりをしていかなければならないということでございます。もう 1 つ重要なことですが、これから環境の制約やエネルギーの制約がある中で、都市経営というものを考えていかなければなりません。効率的なサービスの提供ということで、集約型の都市構造への転換ということもこのテーマになっております。それから、さらにそういった都市経営ということ、あるいはその都市が個性を持っていくというときに重要なものは、2 番目に書いてありますが、ある広がりの中での循環というものをいかに達成していくのかということでございます。そういったことでここには水の関係、緑の関係、食の関係、安全の関係、こういった周辺との関係をぜひ大事にしながら交流軸を形成していく必要があるということを言っております。そのためには、交通体系であったり、航路であったり、空路であったり、そういった形成が重要になっていくということをここで述べているところでございます。

駆け足で恐縮でございますが、10 頁をご覧ください。ここから戦略 5~7 ということで、基礎生活圈と先ほど申しました。その中の自立性を考えていこうということでございます。戦略 5 としましては、生活中心都市を核とした安心でゆとりある基礎生活圈の形成でございます。これは既に、総務省から提示されております、定住自立圏構想とかそういったことと考え方は同じですが、色んな形で行政の行う行政サービスというものは制約を受けてきているということですが、そういった中で、生活を支援する機能を効率的に周辺の市町村と連携しながら提供していく、そういった都市機能を考えていかなければいけないということが 1 番目の事柄でございます。その際、子供から高齢者まで、年代を問わないユニバーサルなサービスを提供できるような生活中心都市としていかなければならないということが 2 番目でございます。さらに 3 番目ですが、生業としているような産業があります。そういった産業は担い手の高齢化であったり、資源の高騰であったり、そういった形で非常に難しい状況が生じているわけですが、具体的にはここにございます、

農林水産業の新たな展開をいろいろな形で、生産基盤であったり、担い手の経営のあり方、あるいは農商工連携であったり、こういったものを行い、展開をしていかなければならないということが3番目であります。4番目ではそういった基礎生活圏を構成する範囲がございますけれども、そこから生活中心都市へのアクセスであったり、こういった交流の軸を形成していく必要があるということでもあります。そういった意味では、基盤の整備というものが必要であるということをご報告しております。

基礎生活圏の中で、厳しい条件に遭遇しているということがございます。離島であるとか半島であるとか、中山間地域、こういったところにおきます定住環境の形成、これは九州圏にとって非常に大きな課題になっているところですが、これにつきまして戦略6ということで掲げております。1番目ですけれども、地理的制約ということで、いろいろな生活の基礎的条件、こういったものが従来に比べて、さらに低下しているという側面がございます。特に離島であったり、中山間地域や半島もそうかもしれませんが、原油の高騰ということで、いろいろな形のコストが高くなっているということが最近では生じております。そういった基礎的条件の確保を図っていかなければならないということが1番目のテーマでございます。それから、2番目ですが、これは離島地域ということをご報告させていただきます。ご案内のように全国計画におきましては、離島の国家的役割等についての位置づけがございますが、離島の価値というものをもう一度見直すことにおきまして、その支援の考え方というものを具体化していく必要があるのではないかと、それを通じて定住環境を形成していくといったようなことを戦略の内容ということで考えているところでございます。最後の戦略7です、九州圏の各地域の個性を活かした先導的な地域づくりについてです。これまでいろいろ議論してきた中で、九州らしさというものが非常に重要なことであるということだろと思う。その九州らしさというものはつまるところ、いろいろな地域づくりというものが重なっていいですか、集まってその力をつくっていくのではないかと、特性をだしていくのではないかと、これが念頭にあって書いたものでございます。そういった意味では、九州には非常に恵まれた地域資源があるということが1つ。それから、その地域資源を歴史的にも現在に至るまでいろいろな形で、地域づくりに結び付けている先進的な事例がございます。こういったことを色んな形で行っているのですが、これらを支援してそれぞれ個性ある地域づくりを応援していかなければならないということが1番目でございます。そういった地域づくりを支えていくという上で、その地域の人たちだけではとても十分な維持ができない、あるいはそういったものを全国に発信していくこともできない、そういったところを補う形で全国計画でも申しております、新たな公という形で色んなサポートをしていく必要があるのではないかと、そういった担い手を育成していく必要がある、そういったことが戦略7の2番目ということで、多様な活動主体を基軸とした地域づくりということと担い手の育成ということで記載しているところでございます。以上が7つの戦略とその視点でございます。これに沿いまして、13頁ですけれども、戦略目標に沿った広域連携プロジェクトということで、第5章になるわけですが、合わせて24のプロジェクトを掲げております。プロジェクトの内容につきましては、冒頭で申しましたとおり、まだ議論が途上でござい

ます。それを支える具体的な事業や施策、こういったものをどういう風に展開していくかにつきましては、議事の3で議論いただければと思っております。先ほど冒頭で申し上げましたとおり、中間整理の内容につきましては以上でございますけれど、これを本協議会におきましてご了承いただけたら、市町村等の多様な主体の意見をこれから聞くために活用していきたいと思っておりますのでよろしくお願い申し上げます。以上で私からのご説明を終わりたいと思います。

会 長： 皆様方のご意見をお聞きする前に、学識者懇談会の委員長として中間整理の検討に携わっていただいた北九州市立大学の矢田学長にご発言をお願いします。

学識者懇談会委員長： 資料2-4の96項以降に、学識者懇談会および3つのテーマの検討小委員会名簿、およびその経過について書かれています。30数名の学識経験者が昨年2月から今年の9月まで1年半にわたって広域地方計画の基本的な考え方について議論を行ってきました。その骨格については先ほど説明されたところに反映されています。特に、三層の自立圏という考え方、あるいは東アジアのゲートウェイと言うよりも、むしろ日本の国土ではフロントランナーであるという言葉遣い。そのためのカーアイランドおよびその他の構想、さらに九州が自信を持って強調できる多極型圏土構造という考え方や、その多極型の極になる基幹都市圏を中心とする周辺の自然との一体性の確保が特徴的であります。非常に難しい課題である離島、半島、中山間地域、特に外洋性離島を抱えているところについては、伊豆小笠原を抱える関東以外は九州圏だけと考えてよいと思いますが、この特有の対応策を強調してきていて、さらに災害が頻繁に起こる特異な圏土であるということに特段の配慮を、ということがほぼ反映されているため、ほとんど付け加えることはありません。しかし、敢えて2点だけ付け加えさせていただきます。

1つ目は、ここに各地方自治体および国の官庁の支部局がおられますが、私の関係している文部科学省関係はおりません。このプロジェクトの中で、科学技術のネットワークは、首都圏とは別の、独自の科学技術の開発が必要だと考えています。それが、これからさらに九州の産業、生活、九州全体を牽引する先を見るためにも必要だと考えているため、そのあたりの考え方について戦略の1か2のどちらかに明示していただけないでしょうか。

2つ目は、議論の中で、外洋性離島を含む中山間地域、いわゆる限界集落という言葉が使われていますが、この深刻度は九州、四国、中国が特に厳しいところがあります。いろいろと分析すると非常に複雑であり、多様であり、個別地域特有であり、簡単な解決策が出てきていないのが現実です。これについては特別プロジェクトチーム、官庁あるいは自治体の壁を超え、さらにNPO、市民、学識経験者を含めたプロジェクトチームを発足させ、すぐに予算、知恵を集中させてこの問題に取り組んでいかなければなりません。これまで5回の全国総合開発計画においても、この問題については有効な解決策はほとんどなかったということを考えると、九州が特にこの問題に取り組む必要があると考え、ここで成功するということは国土政策そのものを大きく成功させることだと思っているため、これについては特段の政策的配慮をお願いしたいと思います。

会 長： ご意見は今後の政策に反映されていくことと思います。中間整理について皆様方からご

意見があれば発表をお願いします。

北九州市：九州の地域づくりについて、今回特に注目すべきは東アジアの成長を九州に取り込んで新たな発展を図るということは非常に重要だと思っています。特に今の経済社会情勢を考えると、産業、雇用、所得をいかにこの地域で支えるかということが重要であり、その際に少子高齢化する中で地域の活力を維持するかというところで、東アジアの成長は極めて重要であると思っています。それに関連し、北九州市では、福岡市や下関市と連携し、環黄海の経済交流推進機構をつくっており、そこでいろいろと行っていますが、東アジアへの対策が各県市で非常にバラバラのように感じております。これから九州がヨーロッパの中規模国程度の人的、経済的基盤を持ち、東アジアの成長を取り込むということであれば、より九州全体として東アジアの成長を取り込む仕組みが必要だと思っています。投資ミッションにしても、観光の誘客にしても、東アジアの活力をいかに活かすかということを考えて、九州全体で東アジアとの連携強化という仕組みを進めたほうが、より東アジアの成長を九州に取り込むために有効だろうということで、問題提起のみさせていただきます。

会 長： 中間整理については次の議題である広域連携プロジェクトとの関連でいろいろと意見も出てくるとは思いますが、中間整理については了承するというところでよろしいですか。

長崎県： 資料 2-2 の 6 頁について、図には福岡のみが記入されていますが、福岡と書くと福岡市に限定されているように感じます。どうしても福岡を出さざるを得ないのでしょうか。絵は感覚的に訴えるため、九州は福岡一極集中という受け止め方をされないかという気がします。

事務局： 幹事会においても、地図など絵に表すときは気をつけてほしいと指摘されたところがあります。どうしてもそのように点で表さなければならぬところもありますが、今のような話を事務局としても気をつけて図示したいと思います。

会 長： 今後の幹事会等でのとりまとめの進め方の説明をお願いします。

事務局： 先ほど中間整理について矢田先生や北九州市さんより話がありましたが、これはあくまでも中間整理ということで、今後市町村との意見交換や、協議会の更なる議論や、学識者懇談会の議論を踏まえて修正すべきところは修正したいということで調整させて頂きたいと思います。本日もいただいた意見については、幹事会や実務者会議で事務的に調整させて頂きながら、来年に向けてのスケジュールの中で検討させて頂きたいと思います。

会 長： それでは、中間整理はこの形で一旦取りまとめることとし、本日の意見や、今後も修正等が必要になる場合もあるかと思いますが、幹事会等において事務局と調整を行いながら進めていくことにしたいと思います。そのあたりの取扱いについては会長の私に一任頂きたいと思います。

(3)九州圏広域地方計画広域連携プロジェクトについて

会 長： 九州圏広域地方計画広域連携プロジェクトについて、事務局から説明をお願いします。

事務局： 資料 3-1 を用いて説明させていただきます。表紙を開いて頂きますと、下ほどに戦略目標に沿った広域連携プロジェクト一覧を載せております。このプロジェクトにつきましては、

現在実務者会議等において、事務的に検討を重ねているところでございます。時間の都合もありますので、事前に幹事会等で調整を行いまして、議論のたたき台として8つのプロジェクトについて資料をまとめております。表にございます1~7が戦略目標ということで、その7つの戦略に沿った、赤のふき出しに白抜き文字で1から8と数字を書いております。これを本日ご議論いただく8つのプロジェクトとしてその概要を作成しておりますので、説明させていただきます。次の頁をご覧ください。

プロジェクト 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におけるフードアイランドのその1として、食料供給基地としての魅力向上、ブランドづくり、ということで取上げております。九州圏は農林水産業が盛んで、全国の産出額の約2割、畜産業や水産業につきましても、2.5割を占めており、生産拠点として非常に大きなウェイトを占めているところでございます。右側に書いてあるようにブランド化の進展等も進んでいるところですが、所得が非常に低い水準にあるといった課題もあるといったところでございます。これらを受けまして、国内はもとより東アジアを視野に入れた食料供給基地としての魅力向上ということで生産拠点づくりですとか、クラスター形成、農商工連携等の促進を行っていくべきだと取上げてます。また、安全・安心な農水産物、食品の生産拠点づくりとして、トレーサビリティの普及ですとか、食品表示の適正化などを取上げています。

下の頁、フードアイランドのその2として、食の輸出拠点としての国際競争力の向上を取上げております。東アジア諸国の経済成長を背景として、魚介類ですとか果実等の輸出が非常に伸びているところであります。地図で示しているような、今後輸出拡大が期待される品目、これらについて重点的な市場開拓を行っていくべきではないかと取上げております。また、右のほうには手続きの簡素化ですとか、多様な輸送手段を活用した物流システムの構築、これらの輸出促進を支える取組が必要ではないかということで取上げております。次の頁をご覧ください。

観光アイランドの形成促進のその1として、魅力ある一大観光地の形成を取上げております。九州圏はご存知のように、温泉源泉数が全国で約4割、棚田百選につきましても概ね4割を占めるなど、非常に地域資源が豊富であります。また九州観光推進機構が設立され、先駆的な取組として注目を集めているところでもございます。これらを受けて、広域的な連携による観光地の魅力向上ですとか、近代化産業遺産、キリスト教関連遺産、これらを活用したテーマに沿った広域観光ルートの形成、または、観光情報の発信等を取上げております。およびこれらを支える交通基盤の整備も必要ではないかという形でまとめております。次の頁、観光アイランドのその2として、国際観光圏の形成でございます。日韓の旅客の輸送実績の増大ですとか、東アジア諸国の高速交通の拡大が進む中で、九州圏の観光全体の入込み客数は伸び悩んでいるという状況であります。そこで、日韓の相互交流の交流・連携の推進ですとか、国際的な観光ルートの形成、これらによって観光地の魅力向上を図っていこうとしているところでございます。右側には、最近非常に増加してきます大型クルーズ船の誘致活動の更なる推進ということで、海洋を介した国際的な観光圏の形成を取上げているところでございます。

次の頁、プロジェクト 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・連携の推進ということでゲートウェイ機能の強化を取上げてます。環黄海経済圏を中心とした生産ネットワークの構築化が非常に活発化してます。また、外国人観光客数も非常に増大している中で、一方では近隣諸国での港湾空港機能の大規模化ですとか、ハブ機能の強化、こういった進展が非常に急速に進んでおり、まさに大競争時代が到来しているのではないかという分析をしています。このような状況下で、空港機能の整備強化ですとか、航空路線の充実、さらには港湾機能の整備強化、これらを結ぶアクセス機能の強化ということで取上げているところです。続きまして下の頁です。

プロジェクト 1-6 身近になる近畿圏等の観光交流の推進ということで、九州新幹線の整備に伴う地域活性化のその 1 として、鹿児島ルート整備による広域波及効果の実現を取上げてます。九州新幹線の整備インパクトを最大限に発揮するために、鹿児島ルートの全線開業に向けた基盤整備、再開発とか、連続立体、区画整理等の駅周辺の機能向上を謳っているところです。また、右には交流人口の拡大、ビジネス人口の増加、さらには、商業圏域、通勤圏域の拡大、これらを有効に活用した活性化の取組が必要だということでまとめております。

次の頁、九州新幹線の整備に伴う、地域活性化のその 2 です。サブタイトルとして、交流人口を広域的に広げる対策として取上げてます。公共交通の利便性の向上ということで、新幹線の駅から、次の 2 次 3 次の交通ということで、鉄道、バスはもとより、航路とか、航空路線、離島等の連携も図りながら、2 次 3 次交通のアクセス向上を図るべきではないか、またハードだけではなく、おもてなしとか、情報発信といったソフト施策による活性化も必要であるということで挙げてます。また右側には、駅を起終点とした観光ルートとか、その下には周辺地域とのアクセス向上、これらを取上げています。

下の頁、プロジェクト 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として、交流・連携基盤の形成をとりあげてます。圏域内の域内循環、これを活発化しているということで、九州圏は基幹都市圏が適度に分散する圏土構造をもっている特長をもってまして、その一方では、ミッシングリンクの存在など、大きな課題も残っているところです。そこで、高規格幹線道路などの都市圏間の連結ですとか、高速バスロケーションシステム等利便性の向上、また、新幹線の整備はもとより在来線の高速化など、高速幹線交通体系の形成等を取上げております。また下ほどには、ブロードバンドの未提供地域および携帯電話の不感地域などの解消といったことで、デジタル・ディバイドの解消、ICT の利活用を挙げております。

次の頁、プロジェクト 3-5 地球環境にやさしく持続可能な省 CO₂・エネルギー先進圏の形成ということで、総合的な対策を取上げております。ここではその取組の方向性として、排出削減目標の設定ですとか、広域的・先導的な取組の普及といったものを目標として掲げております。具体的な対策としては、産業部門や民生、または運輸部門各部門での省エネルギー対策、またその下ほどには温暖化防止に向けた供給側の対策、中ほどに温室効果ガスの排出源および吸収源対策、こういったものを取上げております。

下の頁ですが、プロジェクト 6-1 地理的制約を克服する生活イノベーションの展開と

ということで、九州は地理的制約の厳しい地域が非常に多数ございます。これらの定住条件の改善ですとか活性化、これらをテーマとして取上げているところです。九州圏では中山間地域が面積で約 6 割、人口の約 2 割と非常に大きなウェイトを占めています。こういった中で、乗り合いバスの採算が得られず撤退、さらには担い手不足ですとか、管理されない農地森林等が増加しているなど非常に大きな課題が浮き彫りになっているところです。これらを受けまして、定住条件の改善として、生活幹線道路の整備による都市部へのアクセス条件の改善ですとか、路線バス等の生活交通の確保、また医療などの社会的サービスの充実、自然環境、文化の継承など豊かな定住環境の実現をテーマとして取上げているところです。右側に移りますと、次は活性化ということで、色んな活性化の取組が現実化しております。グリーン・ツーリズムによる交流人口の拡大ですとか、地域づくりの推進、さらには基幹産業の振興といったものが大きな課題となっているところです。

次の頁をご覧ください。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です。九州の特徴である、離島地域の自立的発展に向けた定住条件、居住条件の改善および活性化を目指したテーマです。九州圏はその離島数が全国の約 4 割、人口は約 5 割を占めております。領海の保全ですとか、非常に重要な役割を担っておりますが、一方で、急激な人口減少、高齢化、若者の流出が進行するなど大きな課題が顕在化しているところです。そこで、これら条件の改善として、港湾等のターミナル整備、都市部との定期交通アクセスの確保ですとか、ドクターヘリ等の社会的サービスの確保、また右側に移りまして、ブルー・ツーリズムなど交流人口の拡大、さらには、基幹産業の振興、これらの活性化に向けた取組が必要とされているところでございます。

最後の頁です、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ということで、多様な主体の参加による先導的な取組の推進を挙げております。共生・協働の社会づくりといった先導的な地域づくり、および新たな公ということで、高齢者福祉ですとか、子育て、また環境保全といった先導的な取組が今まさになされようとしております。これらをさらに推進していく必要があるのではないかとということで、テーマとして取上げさせて頂いたところです。急ぎではございましたが、3-1 の説明を終わらせて頂きます。そのほかに、お手元に配布しております資料 3-2 につきましては、24 の広域連携プロジェクトの全体の内容が、より分かりやすいようにということで構成イメージを箇条書きに整理したものです。また、本日の協議会に先立ち、構成員の皆様方から頂いたプロジェクトに関するご意見を資料 3-3 にまとめております。これらの資料をたたき台にご意見を頂きプロジェクトのより一層の充実を図って参りたいと考えております。どうぞよろしくお願いいたします。以上で説明を終わらせて頂きます。

「フードアイランドの形成促進」について

会 長： 事前に幹事会で整理をして頂き、7 つの戦略に沿った 24 のプロジェクトのうち、8 つのプロジェクトを紹介して頂きました。この 8 つのプロジェクトについて意見をお聞きします。この場で特に議論をして頂きたいことについて、計画がより有意義なものになるように前向きな意見を頂きたいと思っております。まず、「フードアイランドの形成促進」について、

農林水産業が盛んな宮崎県、鹿児島県から意見ををお願いします。

鹿児島県： 東アジアの急速な経済発展、あるいは産業構造の高度化の中で、東アジアのフロントランナーとして発展する九州圏の形成として、広域連携プロジェクトがありますが、まさに我が国のアジア戦略の最前線として期待されていると考えており、このまとめは非常にありがたいと感じています。特に南九州の場合、農林水産業、食品の産業は地域にとって基幹的な産業であります。今後とも地域の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極めて重要であると考えています。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と考えていますが、特に生産基盤の整備という観点で記載を検討頂ければと思っています。つまり、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の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を実現するための生産基盤の整備について記載する必要があるのではないかと考えています。また、輸出について、現在、九州各県が行っていますが、先ほど北九州市からの意見でもあった、九州一体となった取組を行う方向性を具体的に記載する必要があるのではないのでしょうか。

会長： 続いて宮崎県をお願いします。事前にお聞きした意見には優先順位をつけていただいております、優先順位が1位2位のものからまずお聞きしています。

宮崎県： 全般的にテーマ設定は的確に設定していただいていると感じていますが、資料を見ると、宮崎県の影は薄いのだなと感じております。フードアイランドのところを優先順位の1位にさせていただいたのは、食料供給基地としての設定がされているためです。宮崎県は、農業生産額は全国第5位であり、鹿児島県も高いという中で、南九州の食料生産基地としての位置づけが資料上は非常に弱く写っているという感じがします。南九州に特化したというか、南九州を打ち出す形での食料基地の位置づけをお願いできればという思いがしております。

会長： 輸出等について九州一体という考え方と、南九州をゾーニングして打ち出してはどうかという意見を頂きました。これらに関連して農政局から意見はございませんか。

九州農政局： 農業については、フードアイランドまたは食料産業クラスターという新しい芽がありますが、農業そのものについては、高齢化や資材の高騰等による逆風もあります。このようなフードアイランドを支えるという意味では、「優良農地の確保」、「担い手の確保・育成」という観点も位置づけて頂けるとありがたいです。

また、高品質で個性あふれる農林水産物・食品の生産拠点づくりとありますが、これについては昨年から経済産業省と農林水産省で農商工連携というものを位置づけています。このあたりのことを明確にさせていただくために、農商工連携等を通じた高品質で個性あふれる農林水産物・食品の生産拠点づくりと明確に位置づけを枠組みの中で書いて頂けるとありがたいです。

長崎県： この中でお願いしたいのは諫早湾干拓の農地です。国策として事業を行い、完成しており、現在では野菜や飼料をつくっております。しかも700haという広大な土地であり、九州各県でもまとまった土地で、まっさらで、先進的な農業を行える可能性のある土地とし

てはここしかありません。私どもも国と一緒に環境保全型農業を目指して行っているし、農機具関係の太陽光活用やハウスを太陽光発電で利用できないかなどの研究的なものも前向きに取り組もうと考えています。いろいろありますが、食料供給基地として700haという土地をほっておくことはないと思っています。位置づけから考えると、食料供給基地として諫早湾干拓を是非取上げて頂きたいです。

会 長： 大分県からは九州統一ブランドの確立、あるいは、福岡市からは輸出促進を支える物流システムの構築など意見をいただいています。意見の中身も頂いているので、今後計画の中に織り込んでいくということにし、先に進みます。

「観光アイランドの形成促進」について

会 長： 次に「観光アイランドの形成促進」について意見ををお願いします。

長崎県： 広域的な観光地の魅力向上というところで3つルートをつくられているが、この中に佐賀と長崎は含まれていません。長崎県は国際県ということで今日までやってきたので、この3つに限定せず、商品構成であるから、5つでも6つでもつくっていいのではないのでしょうか。例えば、長崎と佐賀と福岡をつくってもいいし、従来から長崎、熊本、大分というルートもあるので、そのようにルートの数を増やして頂かないと、この中で限定された形で書かれると、いかにも国際的な広域観光ルートに長崎は位置づけられていないように捉えられます。このあたりに是非注意を払って頂きたい。

次に、世界遺産で教会群と近代化遺産が挙げられていますが、是非これを強調して頂きたいをお願いします。

会 長： こういった事例の挙げ方について、全部は到底挙げられないでしょうが、制約があるにしても、いま長崎県から指摘された点について、事務局から説明して下さい。

事務局： まず、一般的な話をさせていただきます。広域地方計画ではこういった具体的な事業・施策についてこれから議論をさせていただきますが、いろいろな個別の事業・施策がでてくるのが予想されますが、最終的な計画の中で位置づけるのは、全部位置づけるわけにはいかず、それぞれの戦略に沿った代表的なものを掲載させていただくということになると思っています。それぞれの戦略あるいはプロジェクトの中で代表的なものは、これからの議論になると思いますが、今頂いたような具体的な話は途上ということで、我々の認識に無かったことも多いと思います。そういったご意見を頂きながら先ほど申し上げた方向で議論させて頂ければと思っています。

長崎県： 例えば、長崎は歴史と文化については九州でも一番であると自負しています。各県そのような思いのある中で、そちらで決められるとまずいのではないかという感じがします。このあたりは慎重に行って頂かないと、特に観光ルートについては大変難しい問題であると思います。

会 長： 資料を見たところ、長崎ではさるく博のことや、教会群が取上げられています。そのような特徴的なものは取上げられていると思います。また、これは整備局だけではなく、幹事会で相当の議論をして頂いており、地域のいろいろな特徴的なものは織り込む余地はあると思うので、幹事会の作業に委ねなければならないと思っています。

福岡市： 中間整理の中でも位置づけられています。九州圏というのは歴史的にも東アジアとの交流の最前線として発展してきたという地域の特性、交流の歴史を活かして九州一体として交流・連携をさらに深化させていくことは非常に重要であると思っています。そのため、九州圏における重要なテーマの 1 つがこの「観光アイランドの形成促進」であると思っています。現在、福岡市では、行政、経済界、民間事業者や市民と一緒に構成しているビクターズインダストリー協議会を設け、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あります。

また、「アジア太平洋都市観光推進機構」への参画や、釜山広域市との共同観光誘致事業「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・くじゅう地域との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るところです。

このような、地域の魅力向上の取組や、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業務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・充実も必要と考えています。

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、九州圏域内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と考えています。

会 長： 九州商工会議所連合会が欠席していますが、プロジェクトに対する意見の中で、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と、新たな観光資源の開発ということにも触れられているため、紹介します。

「東アジア等へのゲートウェイ機能の強化」について

会 長： 次に「東アジア等へのゲートウェイ機能の強化」について意見ををお願いします。

福岡県： 現在、福岡空港について、パブリックインボルブメントのステップ4で総合調査を行っているため、いずれ調査の最終段階に向けて案が固まってきますが、その結果をもとにして空港の将来の方策を決定していくこととなります。そのような意味で、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、進捗に合わせて、九州圏の計画の中に明記して頂きたいと思います。

北九州市： 隣接する広域ブロックとの関係では、中国圏が中心になりますが、今日の新聞でも出ていましたが、50年前に完成した関門トンネルが、10月15日から60日間全面通行止めということになると、その間は関門自動車道の下関北ICと門司ICが迂回路ということになります。隣接ブロックとの連携と言っておきながら、中国圏と九州圏との自動車交通基盤は脆弱であるということであり、仮に関門トンネルが全面通行止めで、関門自動車道で事故が起こった場合には自動車交通がストップするということになります。関門海峡道路は北九州市の地域利害に絡むような感じで捉えられますけれども、これは九州全体にとって非常に重要な事業であると思っています。全国計画では「湾口部、海峡部等を連絡する

プロジェクトについては、長期的視点から取り組む」という一行がありますが、これを受けてブロック計画に関門海峡道路を位置づけなくては、九州全体のリスクを減らすというリダンダンシーの視点や中国圏との連携という視点から、交通基盤が脆弱であるということ強く指摘します。

福岡市： 空港については福岡県から話がありましたが、アジアのゲートウェイの強化といった面で、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組や、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思えます。

「九州新幹線の整備に伴う地域活性化」について

会 長： 次に「九州新幹線の整備に伴う地域活性化」について意見ををお願いします。

佐賀県： 観光ルートについては先ほど長崎県から意見のあったように、私どもも思っていますが、九州新幹線の長崎ルートの中では、長崎市、諫早市、大村市、佐賀県側では嬉野市、武雄市の 5 市が連携した地域活性化の取組を行っています。その意味で、今回のプロジェクトの中では鹿児島ルートを中心に書かれていますが、長崎ルートと鹿児島ルートの結節点でもある佐賀県の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頂きたいと思えます。

また、鹿児島ルートだけではなく、今後整備される長崎ルートの動きを十分に踏まえた上で、鹿児島ルートと長崎ルートを含めた地域活性化策として整理して頂きたいと思えます。

長崎県： 西九州ルートはこのプロジェクトに記載されていないですが、10 年先には開通するため、ぜひ記述をお願いします。

会 長： 大分県、熊本県、北九州市から、東九州軸への波及を考えて頂きたいという意見を頂いています。代表して熊本県から意見ををお願いします。

熊本県： 平成 23 年春に九州新幹線の鹿児島ルートが全線開業します。近畿圏や中国圏が日帰り圏内になるということで、産業面や観光、また交流人口の拡大といった面でも、九州全体に与える影響は大きいと思えます。その意味で、新幹線の開業効果を九州全体に波及させていくためにも、各県の連携が不可欠であると考えており、例えば、観光面においては「九州観光推進機構」が、九州が一体となって取り組むべき戦略を決め、その中で取組も調整しながら活動しています。それによって九州全体の魅力も上がるため、観光だけではなく、産業、交流人口の拡大等といったことについても、同様に九州各県の一体的な機構あるいは組織というものを考えながら取り組んでいきたいと思えます。また、そのようなことを明記すべきではないかと思えます。同時に、九州新幹線鹿児島ルートの全線開業効果

を域内全体に波及させるためには、道路網の整備が必要です。縦軸は現在あり、横軸も 1 つありますが、九州横断自動車道延岡線や中九州横断道路、東側では東九州自動車道もあると思いますし、南九州西回り自動車道というものもある。そのような九州の域内循環の活性化、活発化のためには道路網の整備は欠かせないため、このようなこともこの広域地方計画に明記して頂きたいと思います。

また、国際空港という面では、東アジアのゲートウェイという面とも絡みますが、国際空港の広域的な機能分担という連携のことも明記して頂きたいと思います。福岡空港も手一杯で大変であると思いますし、その近くには佐賀空港、北九州空港、熊本空港など、各県 1 つずつ空港があり、一定の道路網や新幹線整備の効果は空港の活用といった空の面でも生きてくるため、九州一体となった整備ということも明記して頂きたいと思います。

会 長： いま触れて頂いた横軸の整備については、宮崎県、鹿児島県からも意見が寄せられています。違うところでは、北九州市から交通網の強化に伴う人材の流出の課題が提起されているため、北九州市から意見ををお願いします。

北九州市： 全体の問題意識は共通ですが、現在、本市でも教育に力を入れていますが、大学を卒業した若者は最終的に、卒業後地域から出て行くということが考えられます。従って、交通網が強化され、いろいろな産業が集積することで、九州全体で高等教育機関を卒業した若者の雇用機会が生まれ、自分の市、県からは出ても、東京や関西には出さずに、九州全体で人材が回る、そういう問題意識でこのような意見を出しています。その意味で、この九州新幹線整備に伴う地域活性化というところで、横の連携も含めて強化することによって、人材そのものも九州に留め置くという効果もあるということで指摘させていただきます。

大分県： 昨日 13 日で、16 日間における国体が終了しました。第 8 回全国障害者スポーツ大会も無事終了しています。両大会を通じて天皇皇后両陛下、皇太子殿下、ほか皇族の皆様方、九州各県をはじめ全国からご来観頂き、成功に終わることができました。本日はこの場をお借りして皆様方に厚く御礼申し上げます。

九州新幹線の整備に伴う地域活性化について、新幹線の整備による交流人口増加等の波及効果については、九州全域に拡げていくべきと考えています。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ります。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、そのための豊肥線やバス輸送等の公共交通機関の整備充実、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と考えています。

なお、「阿蘇くじゅう」地域においては、先日、観光圏整備法に基づく、観光圏整備実施計画の認定をいただいたところでありますが、こういった制度も十分活用しながら効果的な取組を進めていく必要があると考えています。

「基幹都市連携軸を支える交流・連携基盤の形成」について

会 長： 次に「基幹都市連携軸を支える交流・連携基盤の形成」について、佐賀県から ICT 利活用について意見ををお願いします

佐賀県： 情報通信基盤等の整備や ICT の利活用は、暮らしの豊かさや産業振興への大きな力を発

揮すると期待しています。特に、グローバル化の進展、少子高齢化、人口減少社会への対応を考えたときに、情報通信基盤の整備は九州圏の各都市さらには国境を越えて低コストでの質の高いサービスの提供を可能とし、また、チャレンジドだとか女性、高齢者の労働力を活かした豊かな社会づくりを進める上で重要であると認識しています。そのような中、いわば供給側のサービス向上としてのハードの整備はさることながら、受け手側である住民がブロードバンドを使いこなすリテラシーの能力を高めていくための取組が重要であると考えています。本県でもそうですが、九州各県、各地域で様々な ICT に関する取組がなされています。圏域として戦略的に ICT の利活用の向上を図るためには、九州圏広域地方計画において、ICT に関するビジョンを随所に散りばめられてはいますが、単独の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して頂きたいと思えます。

「地球温暖化の防止に向けた九州圏の総合的な対策」について

会 長： 次に、「地球温暖化の防止に向けた九州圏の総合的な対策」について意見ををお願いします。意見は書かれている通りで追加はないようなので、次に進みます。

「地理的制約等の厳しい地域における定住条件の改善等」および「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」について

会 長： 次に、「地理的制約等の厳しい地域における定住条件の改善等」および「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」について意見ををお願いします。

熊本県： 中山間地域の問題について、意見を述べたいと思えます。

中山間地域は九州全体の 6 割を占めているということですが、地理的制約が大変厳しい地域です。若者が流出するし、高齢化が進む、俗に言う限界集落、このような言葉を使ってよいのか分かりませんが、こうした集落も多数残っています。その中で集落機能の維持が困難という集落も九州全体では 610 もあるといわれています。基幹産業である農林業の担い手も不足しているし、そのために田畑、森林も荒れています。さらには、本来食料の生産基地であるところが水源涵養等いろいろな国土保全という面でも役立っているし、人々の心の癒しという点でも機能を持っている、そういった農地等が荒廃しているという状況があります。

このような状況を踏まえますと、中山間地域の維持存続のためには次の 2 点が重要であります。

1 点目は、そういった地域が自立し、定住できる環境を整えてほしい。そのためには過疎地域自立促進特別措置法が平成 21 年度末に失効するため、新たな法律の制定が必要ではないでしょうか。それによって、特に情報基盤の整備が必要です。社会基盤の整備も必要であります。どこまで特に定住条件が厳しい地域の体力が持つか分かりません。あるいは、医療、福祉等の社会サービスの確保といったことも充実させて定住環境を整備していきたいと考えています。

2 点目は、先ほど申し上げたように、多機能、多面的な機能を持っている田畑、森林の保全が必要であるということです。本県でも耕作放棄地の解消に向けた取組を重点的に行

っているし、森林についても間伐や植栽未済地の解消を図っております。また企業や住民の方でも、俗に言う CSR というか企業の社会的責任ということで、一定の森林保全に取り組んでいるという事例もあります。そのようなことを踏まえ、中山間地域の持つ課題、対応について明確に位置づける必要があると考えています。

会 長： 離島の問題について長崎県、鹿児島県より意見を申し上げます。

長崎県： それぞれよくまとめていただいておりますが、例えば交流人口の拡大による活性化、農林水産業等の基幹産業の振興では、確かに私どもも離島のいろいろな事業に取り組んできており、生活基盤の確立には、第一次産業の振興と交流人口の拡大しかない。そうになると、ハードの整備は大体行き届いていますが、交流人口の拡大を考えたときに、例えば福岡から対馬へは、フェリーの料金が片道 7000 円と高く、往復だと 1 万 4 千円もかかるとなると、交流人口を拡大するためには、この運賃をできる限り圧縮しなければ難しい。飛行機も同様です。ハードの面ではなく、そのようなソフトの支援、交流しやすいような環境を整えるためには、離島の置かれたハンディキャップをどうカバーしていくかということは、運賃しかありません。それと、農林水産物は輸送代になります。そういった面で、国としても積極的に支援していただかなければ、本土との競争は難しいです。ソフトの面で、どうすれば離島が本土と同じような競争ができるか、交流人口も大変大事であるため、そのあたりについて内容の充実を図っていただけるようお願いいたします。

鹿児島県： 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から、非常にハンディがあります。交通や産業、生活環境など、エリアとしてハンディを抱えています。そういった半島先端部における状況は、維持・存続が危ぶまれる集落の問題が顕著であります。

鹿児島県では、県土の 40%弱がこの半島地域にあります。これまでも半島振興法に基づいて半島地域の振興に努めてきていますが、まだまだ多くの課題を抱えています。このような意味で、半島地域の特性を活かした振興を図るということについて厚く記載して頂けないでしょうか。

また、維持・存続が危ぶまれる集落について、国においてもこの集落の実態調査や現状分析等、いろいろな方策を考えておられますが、現在このエリアについて、国土交通省の「新たな公によるコミュニティ創生支援モデル事業」や、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」等、様々な事業がありますが、各省庁の事業を全体的に踏まえた記載を検討して頂きたいと思っています。

もう 1 点は離島についてですが、九州圏の離島は、外洋離島が多く、過疎化、高齢化が進行し、ハンディを負っています。とりわけ、最近原油価格の値上がりにより、直接生活に大きな影響を受けています。そのような中で、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」と記載されました。本県においても離島行政には特に力をいれていますが、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、船賃や交通インフラの問題等、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ています。また、全国計画においても「奄美群島、小笠原諸島についてはその地理的特性に十分配慮した振興策を推進する」と記載されています。奄美

群島においては、自立的発展を目指した施策あるいは取組を行っていますが、そのような離島ごとの独自の取組についても記載を検討して頂きたいと思っています。

九州総合通信局： 情報通信の関係では、ブロードバンドや携帯電話等いろいろありますが、今回の計画では 2 つの側面があります。1 つ目のインフラ整備の点では、離島、中山間地域の整備が遅れているということに記載させて頂いています。このあたりは特に重点的に進めています。特に長崎や鹿児島は離島向けの施策が必ずしも十分でないところがあります。東京に要望等していますが、離島向けの回線確保は十分でないところがあるので、ぜひ九州として声を上げれば、より一層解決に近づくのではないかと期待しています。もう 1 点は情報通信の活用について、離島、中山間地域の問題を紹介して頂きましたが、ただ線がつながり電話、インターネットができるということだけではなく、遠隔教育や通信を使用した遠隔医療等、利活用の仕方によって離島や中山間地域の問題の解決にも、かなり役に立てると思います。是非そういった面について、他の分野のところでも検討頂ければと思います。

「多様な主体の参加による先導的な取組の推進」について

会 長： 最後に、「多様な主体の参加による先導的な取組の推進」について意見を申し上げますが、九州市長会より新たな公について意見を頂いているため、発表をお願いします。

九州市長会： 地域づくりに関して多様な主体の参加による先導的な取組として取上げて頂き、ありがたく思います。今の日本が活性化するための鍵の 1 つは地方分権、住民自治をいかに活発にするかということにかかっていると思います。今の日本社会の様々な問題、例えば子どもの非行、少年犯罪の激増は地域の教育力が低下していることが原因のひとつとも考えられるし、地域の福祉の人的な体制がなかなかできず、高齢者の方々が都会では孤独死するといった問題、地方の選挙や政治に関心がないといった様々な課題があります。これは要するに、日本の地域でコミュニティが崩壊しつつあるということに遠因があるという気がしており、日本の活性化、再生の鍵は住民自治をいかに再生するかということにかかっているという気がします。そういった立場から、今後ともこの計画をまとめられる中で、住民や NPO 等の多様な民間主体の参加のもとに、地域の創意と工夫に基づく地域づくりが展開する必要があり、そのためには住民に幅広いサービスを提供している基礎自治体である市町村が主体となり、協働を推進していく必要があると思っています。そういったことから、この計画になお一層、そのような取組、支援について明確に取り上げていただけるよう、心から期待しております。

大分県： 資料 3-1 p9 先ほどの発言に補足しますが、九州圏の産業経済文化の一体的発展のためには、循環型の交通ネットワークが不可欠であると考えています。そのためには縦軸、横軸の交通網が必要だと思っておりますが、交流・連携を支える高速交通基盤の図の中には中九州横断道路が描かれていません。この路線は都市と自然との交流に資するだけではなく、産業経済文化等、九州圏の一体的な発展に寄与する重要路線と考えているため、このプロジェクトに是非位置づけて頂きたいと思っています。

会 長： 以上、皆様方より多様な意見を頂きましたが、私が議長を務めているため、経済界を代

表する意味で、九経連からの意見を私に代わり専務理事にお願いします。

九経連：九州の発展に不可欠な社会資本整備について、アジアの活力を取り込むゲートウェイとしての機能強化のため、グローバルスタンダードに適應した空港、大水深港湾等の整備が必要であると考えています。また、循環型高速交通体系、即ち東九州自動車道や九州横断道延岡線等の高速道路、地域高規格道路、さらには九州新幹線等の整備も必要であると考えています。海峡横断プロジェクトについては、現在、本州と九州をつなぐ道路は関門トンネルと関門橋だけありますが、老朽化が進んでおり、何らかの対策が必要であると考えています。離島、半島、中山間地域の課題については、当事者である市町村の意見を十分に聞き、計画に反映して頂きたいと思っています。

計画を実現するための課題について、厳しい財政事情等を踏まえ、重点的かつ効率的な整備を進める上で九州全体という視点を持たなければならない、また、プロジェクトの予算の裏づけ、法的な位置づけを明確にすること、計画の推進体制を明確にすることが大事であると考えています。

会長：意見の取扱いについて事務局から一言お願いします。

事務局：大変多岐にわたる、かつ、幹事会でも議論していなかったような観点から意見を頂きありがとうございます。頂いた意見につきましては今後の幹事会や実務者会議で調整させて頂きたいと思っています。もちろん、意見の中には市町村との意見交換の中でさらに詰めていかなければならないことや、あるいは本省と調整をしなければならないこともあったと思います。そういったことについて今後調整させて頂きたいと思っております。1つお願いがあります。今後、本日の御意見を踏まえて、実務者会議や幹事会において前向きで具体的な議論ができるように、こうやったらどうだ、こういうことをやっているという具体的な意見をお教え頂けるようお願いいたします。

福岡県：アジア交流広域都市圏については書いてありますが、全体を見ていて気がついたのですが、例えばCO₂等のところの話になりますが、北九州は環境モデル都市であり、中国やアジアの国から国際環境人材育成で草の根ODAのようなことをやっています。これからは中国やアジアの国の方が、公害問題が深刻になっており、例えば光化学オキシダントは対馬や福岡県でも被害があります。今度、福岡県で国際交流フォーラムを開催します。そのように国内的にも公害を克服してきた歴史があり、九州は非常に先進圏ではありますが、温暖化以外にもアジアの中で貢献できる九州があるのではないかと思います。プロジェクトが従来型の縦割りになっているため、観光等がはまりきれいていません。先ほども総合的に情報発信していきましょうということでしたが、そのあたりはまた部長レベルの会議で議論して頂ければと思います。また、先ほど長崎県からの意見にもありましたが、観光は文化と結びついていると思いますが、例えば若者の文化でマンガやファッション、音楽等を釜山や上海、香港、バンコクというアジアとの交流の中で、これから5年10年で、ポーダレスに九州、福岡との交流も盛んになってくると思います。今までのように縦割りの切り口では抜け落ちる、または記述が薄くなってしまうように感じています。そのようなことも幹事会等で、議論して頂き、九州ならではの計画にして頂ければと思います。

会長：これで全ての議事を終了します。

2. 閉会

事務局： 閉会あいさつ