広告

南九州の成長と九州圏土づくり

南九州固有のポテンシャルを効果的に活かした九州圏の将来計画を！

国内外の食糧拠点、亜熱帯気候を活かした観光資源の提供など南九州ならではの特性と魅力、そしてその成長力を活かした九州圏土づくりを進めるためにどんな視点や展望が必要かなどを話し合う「国土形成計画シンポジウムin鹿児島」（主催　国土交通省九州地方整備局・九州運輸局）が、7月6日、鹿児島市内のホテルで開かれた。西村幸夫東京大学大学院教授による基調講演に続き、鳥丸聡鹿児島地域経済研究所経済調査部長による論点提供があり、その後のパネルディスカッションでは九州圏土づくりにおける南九州の将来像について白熱した議論が行われた。

（コーディネーター・南日本新聞社編集局長　浜畑剛）

パネルディスカッション

「九州圏土づくりにおける南九州の将来像」

高い信頼性を誇る食品関連産業はじめ、島を含む固有の観光資源などが大きな魅力

浜畑　まずは南九州が持っている魅力や潜在能力、特性についてどのような認識をお持ちか伺いたい。

大野　産業構造面では食品関連産業のウエートが大変高い。最近は輸入食品に対する品質の不信感があって国内産への信頼が上昇しており、こうした一次産業の基盤を持ちそれを加工し飲食品として提供する産業があることは強みだ。ただ九州の経済全体の牽引役を期待される自動車産業ほどの強い成長力を発揮できる分野ではない。しかし基盤となる地場産業をしっかりつくることが大事だけに、この分野の成長力を高める工夫は必要だ。

桑野　鹿児島、宮崎については「太陽の国」という印象がある。光が輝いている感じで、そこで採れるものだから安心でき、そこの人だからできる温かいおもてなしがあるとか、そういうものがたっぷりあるというイメージを持っている。また鹿児島にはたくさんの「島」があることも観光面から見るとすごい強みではないか。日本各地で地域の個性が消えていく中、こうした島には独自の風習や食文化が残っていて、とても魅力を感じる。

リダンダンシー（代替経路）を視野に入れたインフラ整備と、広域交流を促す移動時間短縮化対策が発展のカギ

浜畑　南九州の潜在能力を活かし地元、さらには九州全体の発展につなげていくには、どのような課題があり、またどんな方策が考えられるか？

西村　豊かで安心できる地域づくりを考える場合、交通は国道10号一本ではやはり東側の軸が弱い。この地域は洪水や地滑りが起きるなど災害常襲地帯であり、リダンダンシーを確保できるようなインフラ整備が非常に重要だ。また豊富な林業資源を考えると環境に大きな貢献をしている産業として再度見直すことも大切だ。とくにCO_2削減で九州の林業は日本全体にとって大きく貢献しており、その意味できちんとした主張を国にも行いバックアップ体制を要求することもできるのではないか。

桑野　欧米やアジアなど海外の人たちの日本の食に対する憧れは強く、評価は私たちの予想を上回るもので、それを持つ南九州の強さは今後益々高まっていく。またアジアを含む世界に一番近い位置にある南九州はその利点をフルに活かして新鮮で安心な日本の"食"を届けることで、日本のものなら値段を問わないという世界の価値観の中で勝負ができることは魅力だ。いまブームの黒豚や焼酎のように南九州にはしっかりとした品質のものがあるからこそ市場が評価し受け入れてくれる。しかし市場に効率よく届けるにはやはり基本的なインフラは不可欠で、その整備が急がれる。

大野　北部九州と連携して南九州の拠点性、拠点力の強化に繋がる成長力を秘めた産業の立地を助ける環境づくりが重要だ。そこで大事なのは、物流、人流、情報も含めた移動時間の短縮だ。鹿児島も宮崎も点で存在する素材を結びつけて集積効果を出そうとすると移動時間が長いため難しい。例えば観光では鹿児島、霧島、指宿が大きな拠点だが、移動に一時間半から二時間もかかる。新幹線が全線開通すると博多―鹿児島間は一時間半で結ばれるが、周辺の拠点都市への移動が同じ時間かかるのでは日帰り旅行圏は鹿児島市までとなる。解決するには道路を中心としたインフラ整備が不可欠だ。

パネルディスカッションでは南九州の将来を展望して活発な意見交換が行われた

北村　防災の観点から安心できる地域づくりをどう進めるか、具体的には大学などの研究機関、行政、住民、それぞれのレベルでどのような貢献ができるかについて提言したい。まず大学では最先端の研究を行いその成果を還元、実用化させていくことが重要だ。行政では、精度のいい防災情報をいかにわかりやすく住民に伝えるかを考える必要がある。住民は受けた情報をきちんと理解し、的確な行動につなげていくことが求められる。そこで大切なことは「防災教育」で、それぞれのレベルが連携し、防災教育の普及に努力する必要がある。

鳥丸　島と本土が一体的に発展するために鹿児島の場合、船の活用をもっと全面的に打ち出すべきではないか。九州には「アジアに地理的近接性」というポテンシャルがあり、例えば釜山と博多港を結ぶビートルや博多港と上海を航行する上海スーパーエクスプレスは、それぞれ船を使っての人流や物流に貢献している。船は時間的には飛行機より遅いがコストが安い。こうした特性を活かすためにも南九州の場合、細島、志布志、鹿児島、川内といった港をうまく連携させ、さらに高速道路と結んでいく。そうすることで災害時の対応をはじめいろいろなリダンダンシーに富んだ物流システムができていく。

小原　地域の活性化を考える場合、まずは住民のみなさんが安心して暮らせることが前提というのは異論のないことだ。安心のために防災的なインフラをしっかり整備することも大事だが、災害でない時にも安全を守るインフラ、つまり暮らしの基盤の拡充がとても重要だと言える。例えば、産婦人科医がいない地域では緊急時に道路を中心とした交通インフラがきちんとしていないと安心して暮らせない。その上で、活性化をどう支えていくかについては、その地域が製造業や農業、観光にしろ何を中核にして発展をめざそうとするかというソフトが大切で、これがなければハードの基盤整備は宝の持ち腐れになる。その意味でこうした競争基盤と暮らしの基盤をうまく調和させた形の基盤整備を行うことで地域づくりに貢献していければと考えている。

九州全体の一体的な発展に求められるのは、アジア規模のネットワーク構想

浜畑　九州全域の持続ある発展を展望するに当たり、どうすれば南九州と北部九州が一体化しながら健全に発展ができるかについてご意見をお聞かせいただきたい。

北村　防災関係で言うと、これまでに蓄積された重要な技術、言い伝え、災害経験の若い人への伝承がとても大事だし、今度の計画にもそうした視点を反映し、実践して欲しい。これまでの議論を聞いていて「一周遅れ」「武士の商売」という言葉を思い出したが、鹿児島人には、仁・義・礼・智・信を重んじる風土がある。要領は悪いかも知れないが着実に進めていく県民性がある。鹿児島の県土づくりもそうした特性を活かし、鹿児島県人として防災の立場から意見を言い、計画に参画していきたい。

桑野　南九州と北部九州が繋がるには人が何度も何度も行き交うことが必要で、それを促していくには移動時間の短縮しかない。その時間短縮は、これからの時代いろいろな工夫によって実現できるのではないだろうか。最近はインターネットを含めてのインフラがそろったことで小さな村や町に人が来るようになったが、小さな村や町の情報が外へ出て、逆に外の情報を村や町でも手に入れることができる情報インフラは、私たちが地域で生きていく上で、また人との交流を始める場合でも絶対的なものだと言える。

大野　国土形成計画の中での南九州の位置づけとして、再度認識して欲しいのは沖縄にまで繋がる琉球弧という島嶼群の存在だ。東シナ海には、歴史的にも地勢的にも鹿児島から沖縄、台湾、中国に至る島嶼という繋がりがあって、いろいろな可能性を秘めている。今沖縄の観光が石垣や与那国など美しい自然が残る島に向かって広がっている。まだ島相互の連結は少ないが、観光振興のアイデアなどは結構語られている。それだけに、九州本土、本島から見る島嶼という視点ではなく、沖縄までの連携の中で広域地方計画を考えることにある種の可能性を感じている。

鳥丸　二〇一一年春に九州新幹線は全線開通するが、将来を考えていく場合、新幹線効果の光と影の部分は今からきちんと整理し、光の部分を倍増させていく努力が必要だ。韓国では二〇〇四年にKTXが釜山―ソウル間で暫定開業し、中国でも上海―北京間で鉄道の高速化が検討されるなど、東アジア全域が鉄道の高速化を進めており、九州新幹線の波及効果倍増計画みたいなものをアジアと一体となって構想することが重要だろう。影の部分は、多くの赤字ローカルバス路線の廃止など、二次交通の問題が深刻化する状況だ。今後はローモビリティ、コミュニティモビリティにも十分に目配せをしてバランスのとれた交通ネットワークの構築が大きな課題となる。

小原　全国計画では、島嶼部、中山間地の話はあまり議論されていなかった。その地域が持つ個性やその島固有の役割というものは人が住んでいるいないといった単純なものでは語れないし、競争、暮らし、そして交流といった視点からの議論は全国画一的ではない。だからこそ東京の論理ではない九州ならではの広域地方計画を是非つくっていきたい。

調演 基講 これからの国土のあり方と九州の役割

■東京大学大学院工学系研究科教授
西村　幸夫

広域地方計画を考える場合に日本をどう分けるか、九州の場合は全国で唯一「九州は一つ」でまとまった。そこで、九州圏の広域地方計画は、道州制の議論に関係なく、それなりの実行部隊を持って実現に向けての活動が行われるはずだ。今後は、全国計画の閣議決定を受けて広域地方計画の議論が進むが、ここでは今議論されている全国計画のポイントや九州に関係する題材を紹介したい。

まず人口増加率と高齢化についてだが、1990年～2000年の人口増加率をみると一番伸びているのは札幌、福岡などの中枢都市圏だ。高齢化率は、2050年には65歳以上が全体の35.7%を占め、人口減少とともにそのスピードは止めようがない。また高齢者世帯の増加についても、2025年には南九州は4割を超えるとの認識も大切だ。このように人口減少、高齢化等が進展する中では集落消滅の危機感を持つ自治体も出てくる。

こうした社会状況を踏まえて自治体は一定の地域サービスを提供していく必要があるが、今後はベーシックな日常生活を送る第一次生活圏と都市的なサービスを受けるような第二次生活圏が存在する二重生活圏をもつ社会が考えられ、ベーシックなニーズをどうサポートしていくかの議論も重要となる。今後は潤沢に予算を使い幹線道路を整備し、施設の分散配置を行うことは難しい。だからこそ整備が困難な地域は他と異なる魅力や強み、戦略を持って地域づくりを進めることが求められる。それが官だけでは無理な場合、新しい公の存在が必要になる。将来どこに住むかについて今後大きな好みの変化が起き、顕在化していくと考えられる。それはIT、テレコミュニケーション等の科学技術の発展にともない、場所を選ばず仕事ができる環境が整うはずだからである。仮にこうした人たちを二地域居住人口と呼ぶと、その数は2005年の105万人に対し2030年には1060万人になると想定され、今後は定住人口だけでなく非常に広い人口を対象にした戦略が求められる。さらにSOHOのような形で起業をするなど新しい働き方のニーズも高まっている。その背景には物質的な豊かさよりも心の豊かさや人と人の交流といったことを大事にしたいというニーズの高まりがある。

こうした中で九州に求められるのは、やはり東アジア交易におけるゲートウェイとしての役割強化だ。ヨーロッパに負けないような中距離ネットワーク、つまりアジアの拠点都市から日帰り可能な交通ネットワークの拡充が急がれる。また日本海側における対アジア物流が大幅に拡大する中、北九州側を窓口にその後背地である九州全体の魅力をバックアップするために、南九州のサポートも必要とされている。

■南日本新聞社 編集局長
浜畑　剛

■国土交通省 九州地方整備局長
小原恒平

■（株）玉の湯 代表取締役社長
桑野和泉

■鹿児島銀行 取締役会長
大野芳雄

■鹿児島大学 工学部教授
北村良介

■（株）鹿児島地域経済研究所 経済調査部長
鳥丸　聡

■東京大学大学院 教授
西村幸夫

論点提供 九州の地域構造と南九州

■（株）鹿児島地域経済研究所　経済調査部長
鳥丸　聡

九州には南北格差、東西格差があり、格差が生じる背景には、産業構造、都市機能の集積度、または港湾・空港・道路等の社会資本ストックの整備状況の違いが大きく影響している。こうした地域構造の特性を踏まえ南九州の地域づくりについて三つの論点を提供したい。

まず、論点一つ目として、九州の産業構造には半導体産業が集積している「シリコンアイランド」、そして自動車産業が集積度を高めている「カーアイランド」、もう一つが「フードアイランド」、つまり食糧供給基地としての側面があり、これらが九州の産業構造を現在支えている。シリコンアイランドでの南九州の強みは半導体分野でディスプレイ関連工場の立地が多いこと。カーアイランドの点では、200人規模の研究者を抱える自動車研究所があるのをはじめ、計測器具などの精密部品等の製造実績もあり、付加価値の高い部分で関わっていける可能性がある。また食糧供給基地としては、全国シェア26%を誇る畜産業が南九州の強みだ。論点の二つ目だが、平成以降、福岡がエンターテイメント機能、劇場都市としての機能を高めているのに対して、他の地方都市は福岡にはない自然や歴史、文化という市場経済では売買できない"非経済財"をどうやって都市機能に取り込むかが課題と言える。論点の三つ目の社会資本の整備では、福岡への一極集中で九州の東西の発展軸のバランスが崩れ、過疎と過密の格差が拡大傾向にあり、このためムダな税金投入の問題も出てくるので均衡ある発展、過疎・過密でなく「適疎・適密」な交通ネットワークの整備が必要だと言える。

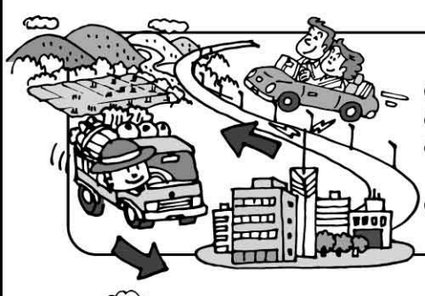
この他、日本の領土・領海を維持している「島」の存在意義や中山間地域が有している水源涵養機能などをどれだけ評価して財政トランスファーをしていくかなども重要な論点だ。

九州の未来を担う新たな国土計画づくりがすすめられています。

九州圏広域地方計画プレ協議会では、生活の安全と豊かな環境、自立的発展、活力ある経済社会をテーマに、学識者などで構成する3つの検討小委員会を設け、みなさんの知恵を多方面から集めながら九州の将来ビジョンを考えています。

生活の安全と豊かな環境を目指す検討小委員会より

- ●台風や地震などの災害に強いライフラインがあれば頼もしいよね。
- ●地球温暖化や海洋のゴミ、黄砂、光化学スモッグ…私たちにできる事は？
- ●地域に残る伝統・文化・美しい景色などを次の世代に残したいよね。
- ●これからは、廃棄物なども大切なエネルギー源として考える必要があるよね。



自立的発展を目指す検討小委員会より

- ●今後は人が減ってくるけど、特に農山漁村には若者が残ってほしいね。
- ●地方の町のにぎわい再生には人と人とのつながりが大切だよね。
- ●大都市から中小都市まで、医療・商業・教育などの生活機能を上手に配置して、九州全体でバランスよく発展できたらいいね。
- ●都市も農山漁村も、お互いの魅力を活かし、連携しながら上手に発展できるといいわね。

活力ある経済社会を目指す検討小委員会より

- ●大学や企業が協力して、アジアビジネスを担う人材を育てていかないと。
- ●港や空港の物流拠点、道路や情報のネットワーク整備が必要だよ。
- ●農水産品や加工品は、地域ブランド化や安全性の確保が大切だね。
- ●地場産業が元気になると、地域で働きたい人の受け皿になるよ。

「国土形成計画」とは？

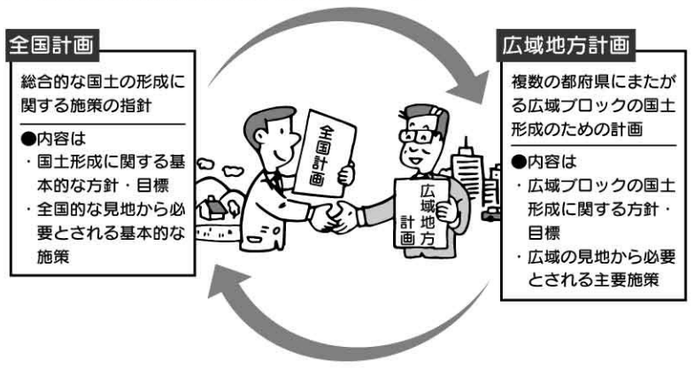
戦後の人口増加とともに日本の高度経済成長を支え、今日の国の姿を形づくったプランが、人口減少と少子高齢化の時代を迎えた今、私たちの暮らしに合わなくなってきました。こうした社会背景に沿って見直され登場した「国土形成計画」は、これからの10～15年、土地、水、人材、自然、産業、文化をうまく考えながら安心して暮らせる国の姿を描くプランです。

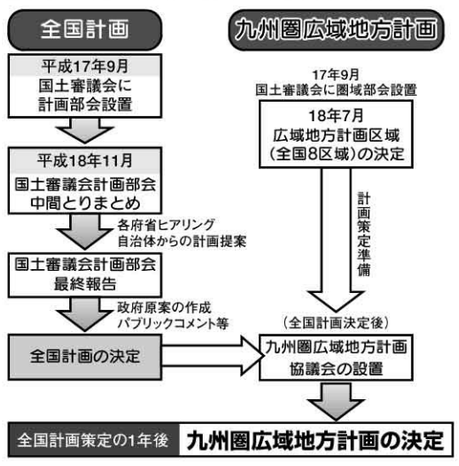
国土形成計画の策定について

●計画づくりの新たなしくみ

これまでの国主導を改め、国土と国民生活の将来図を示す「全国計画」は国が、九州圏などの広域ブロックの国土計画となる「広域地方計画」は国の地方支分部局、関係都府県、関係政令市、地元経済界等が担当。「全国計画」策定から一年後を目途に広域地方計画の内容が決定されるなど、国と地方が常に連携しながら策定するしくみになりました。

■国と地方の連携による計画づくりイメージ



●九州圏広域地方計画策定スケジュール

九州地方では平成18年11月に九州圏広域地方計画プレ協議会を立ち上げ、計画策定に向けて本格的な取り組みを開始しました。