

九州の成長戦略に係る政策提言

明治以来わが国の経済成長を支えてきた中央集権型行財政システムは、一方で、過度の東京一極集中による中央と地方の格差拡大と様々な社会のひずみを生み出し、今や機能不全に陥りつつあります。私ども九州の自立を考える会は、このような現状を憂慮する福岡県議会議員が党派や政治的理念を超えて結集し、さらに広く九州の政財界の皆様のご賛同をいただいて平成23年9月に設立いたしました。

当会は、九州をはじめ各地方が自立し、地方における産業政策・成長戦略や国民生活に関わる行政を一元的かつ総合的に担う一方で、国は国際社会における国家としての存立に関わる事務や全国的な統一を要する事務等に専念する、このような新しい役割分担によって二重行政や国の過剰な負担を解消する真の地方分権型社会を実現することが、国と地方を活性化させ、ひいてはわが国の新しい時代を拓くことにつながると考えています。

このため、当会は、これまで、この問題に九州全体で取り組み、全国をリードして、まず九州が自立することを目指し、国と地方の新しい役割分担のあり方や九州が自立的に成長するための戦略づくりといった公共政策問題の研究を進めてまいりました。

しかし、東京一極集中による中央（東京圏）と地方の「経済・雇用格差」も大きな一因と考えられるわが国の出生率の長期的低下は、ついに人口減少社会の到来を招き、日本創成会議（増田寛也座長）は、地方からの人口流出がそのまま続くと、2040年までに若年女性（20～39歳）が50%以上減少すると推計される896（全体の49.8%）もの市区町村（うち九州は125市区町村）が、将来的には消滅するおそれがあるとの試算を公表しています。超高齢化の問題やわが国の企業の国際競争力の低下、地方の職場と雇用の喪失の問題も深刻です。

わが国が直面するこれらの課題を克服し、再び、着実に成長の道を歩んでいくためには、地方に新たな産業と雇用を創出し、地方経済を再活性化させるほかはなく、そのた

めの戦略を立て、直ちに実行しなければなりません。国も、このことを自覚し、「地方創生」を政策の柱とすることを宣言しています。

そこで、当会としても、この際、当会が研究を進めてまいりました「九州の成長戦略」を別記のとおり取りまとめ、政策提言として世に問い、国や関係機関にその実現に向けた取り組みを求めることを決意しました。

政策提言は、九州が高い潜在力を有し、産業と雇用の創出効果が高いと思われる分野として、①観光振興、②農林水産業の経営力強化、③先端中小企業の育成とエネルギー供給戦略、④空港、港湾等の機能強化その他インフラの整備、⑤スポーツの振興、スポーツ関連産業の育成等を5つの柱としています。

今回の提言は、福岡県議会議員である会員が中心となって取りまとめましたが、今後、議論の輪が九州各県議会に広がり、さらに、この問題に関心を持つ方々を次々にこの議論に巻き込んでいくことにより、国を動かす大きな力になることを願うものです。

九州の成長戦略として、次の政策の速やかな実現を図るよう求める。

第1 観光振興について

【趣旨】

観光は、経済的にもすそ野が極めて広く、多くの産業に波及効果をもたらす分野である。九州においても、その振興は、産業や雇用の創出により地域を活性化させる起爆剤となることが期待されている。

また、観光振興のためには、ソフト面の施策の充実とともに、九州へのアクセス向上と九州内での周遊の利便性を向上させるためにハード面の整備も必要である。

【政策（1）】

DMOの活動促進と財源の充実その他観光行政推進体制の強化

<現状・経緯>

DMO（観光マーケティング・マネジメントを担う機関）には、地域に密着し、その地域の観光資源を磨き、新たに開発する役割を担う市町村、県等の地域レベルのものと、各地域のDMOを統合し連携させるとともに、広域的に各地域の観光資源を組み合わせてより魅力あるものとし、国内外におけるブランド力を高める役割を担う九州レベルのものがある。

前者の各地域レベルのDMOについては、既に、現在、市町村や県の観光部門以外に各地域に観光協会が存在するが、資金力、組織体制、専門性等の面で課題を抱えている。

一方、九州レベルのものについては、九州観光推進機構が2005年に設立されたが、九州各県の観光行政部門の共同出先機関の域を出ていなかったため、十分にその機能を発揮できていなかった。

そこで、九州観光推進機構が九州各県の行政組織から政策的に独立し、主体的に「九州」の観光振興に取り組むことができるよう、その法人化を求め、また、世界に向けて「九州」をアピールし、観光王国「九州」を実現するためのビジョンと分かりやすい統一ブランド（ロゴマーク等）の必要性を訴えるとともに、外国人インバウンド客の増加及びその効果による観光関連産業の売り上げ増加に向け、高い目標値を掲げて努力すべきことが提言された。

その結果、同機構の設立母体である九州地域戦略会議により、これまで3次にわたり策定・実行されてきた第1期の観光戦略に続き、観光産業を九州の基幹産業にするとのビジョンの下に10年後の2023年にはインバウンド外国人を2010年の約4倍の440万人とし、その経済効果で1.6倍以上にするとの目標を掲げた第2

期九州観光戦略が策定されたところである。その後、同戦略に基づいて、九州観光推進機構の一般社団法人化が実現し、新しいロゴマークの策定も行われている。

なお、DMOの組織形態としては、政府機関、非営利又は営利の官民連携組織、純民間組織等があるが、欧米、特に観光産業が盛んな国では、政府機関から官民連携組織、会社形態等への移行が進んでいる。

<課題>

第2期九州観光戦略のビジョンの実現と目標の達成のためには、さらに九州観光推進機構の企画力と専門的能力を高め、各地域のDMOや観光産業を力強いリーダーシップによって掌握できるよう、その組織経営力と財政力を強化することが求められる。

また、同戦略の目標値に関しては、インバウンド客増加率の目標値に比べて経済効果増加率の目標値が低すぎるといわざるを得ない。

<提言>

国内外から選考される魅力ある観光地域となるためには、当該地域の特性を熟知し、専門的能力を備えたDMOが主体的に観光地域づくりの戦略を企画立案し、自立的・継続的にその実現に取り組むことが必要であり、次のような施策を講じるべきである。

ア 観光振興の目的を実現するためには、利便性の高いインフラの整備、魅力ある環境と景観の形成、魅力ある食と特産品（その土地ならではの農林水産物や購買意欲を喚起する特色ある工芸品等）の開発等によって、いわばその地域の総合力を向上させ、その魅力を国内外に発信することが必要と考えられる。

そこで、自治体における観光行政は、第2期九州観光戦略のような統一的ビジョンの下に、企画・広報部門、農林水産部門、商工業部門、建築土木部門など各行政部門が一体となって、農林水産業の振興、中小企業の育成、インフラ整備といった各分野の成長戦略とともに総合的に観光戦略を推進するべきである。

イ また、行政の各部門は、ウで提言するDMOと企業とのコラボレーションによる広報事業の効果的活用など、観光産業と各分野の産業の相乗的振興を促進する施策を講じることにより観光客の増加を幅広い事業者の売り上げ増等に直結させ、経済効果のより高い増加率を達成するよう取り組むべきである。

ウ 観光産業が盛んな欧米諸国では、行政部門からの助成金だけに頼らず、会費収入や自主事業収入（ロゴマーク使用料、地域の観光資源とタイアップした食品、アミューズメント商品、さらには自動車なども含む幅広い観光関連商品の広告作成など多様）によって運営されているDMOも増えており、九州の民間部門のDMOにおいても、こうした事例を参考として、自主事業を充実させるべきである。

エ このようなDMOの取組・活動を促進するため、九州各県が、まず、各地域のDMOの組織強化と自主財源となる独自の商品開発を支援することを提言したい。

また、国においても、DMOの自主事業収入に関する免税措置その他の優遇措置を講じるべきである。

【政策（2）】

観光行政推進のための新たな財源措置

<現状>

観光振興の必要性と効果は認識されているが、県及び市町村並びに観光協会等のいずれも、その財源確保に苦慮している。

一方、観光産業の振興に力を入れている欧米では、観光振興施策の財源として、ホテル税、レンタカー税等、観光事業者や観光関連サービス利用者に対する課税が一般化している。

<課題>

国内外から観光客を呼び込むためには、魅力のある観光資源を開発し、観光振興策をさらに充実させる必要があり、思い切った投資も必要と思われるが、国の補助制度はなく、また、自治体独自の目的税創設は、他の地域との競争力を弱めるおそれがあり、課税対象者の理解が得にくいことなどから実施困難である。

<提言>

観光振興、観光立国は国家戦略であることを踏まえ、国において、観光振興目的の観光税、交付金など、地方が自主的に使用できる新たな財源措置を創設するべきである。なお、その際には、課税対象者の理解を得やすくするため、当該財源措置の用途と効果を明示する制度とするべきである。

【政策（3）】

世界遺産候補など各地域独自の観光資源の開発と情報発信等における関係機関の連携と支援

<現状>

国（観光庁）、都道府県、市町村、九州観光推進機構や観光協会等の各DMOが、それぞれ独自にHPや広報資料を作成しており、観光資源の開発と情報発信のための企画や事業実施に関する各主体間の連携は一部に留まっている。

<課題>

観光プランを作成する側が積極的に情報を検索し、収集しなければならず、広報と

しての効果が出ていない。

当該観光資源の魅力を十分に伝えることができていない。

予算等の制約の中、多言語対応になっていないため、国外へのアピールが弱い。

現地を訪問しても、その魅力と価値に関する分かりやすい情報が不足している。

一部の地域（東京、京都、北海道、沖縄）に比べ「九州」の外国における認知度は必ずしも高くはなく、九州内の各県、各地域の認知度は残念ながら低い。また、当該観光資源の存在も、世界遺産等の認定後はともかく認定前は、国内においてすら十分に知られていない。

<提言>

「明治日本の産業革命遺産 九州・山口と関連地域」、「長崎の教会群」や「宗像・沖ノ島と関連遺産群」など、世界遺産申請の取組を契機として、地域が主体となり、その観光資源を最大限に活用して地域の観光振興やまちづくりを進めようとする取組が始まっているが、これを支援し、地域の活性化に向けた意欲を喚起するため、次のような施策を講じるべきである。

ア 九州観光推進機構や九州各県の連携による専門家の派遣制度など、地域レベルのDMOの情報発信能力を高め、補完するための支援措置

イ 国と地方のDMOが共同で設計した総合的なポータルサイトを開設し、国内外に向けて全国の特徴ある観光資源情報を地域別、分野別等分かりやすい形で発信するなど、国内外の利用者が容易に観光等の目的地を選定できるようにし、かつ、多様な関連情報（お勧め観光ルート、特産品、宿泊、プレイ施設等の情報など）にも容易にアクセスできるようにする仕組みの構築

ウ 九州観光推進機構と九州各県のDMOが共同で設計した総合的なポータルサイトを開設し、イのポータルサイトとのリンクの下により詳細に九州の全ての観光情報を発信するなど、九州に関心を持った利用者が求めるあらゆる情報に容易にアクセスできる仕組みの構築

エ いつでも、どこでもスマートフォン等によるこれらの情報へのアクセスを可能とする公共無線LAN（Wi-Fi環境）の充実。例えば佐賀県はフリーWi-Fiの環境整備等を行う施設や地域に対する補助を行っているが、このような取組に対する国庫補助の充実・強化。また、観光資源の現地において、ガイドや案内板を補完する詳細な情報を音声案内の形式で常時発信し、スマートフォン等で受信できるようにする仕組みの構築

オ 世界文化遺産や記憶遺産等の登録を受けた、又はその候補にふさわしいと認められる特に優れた観光資源の管理・保全経費に対する国及び県の連携による助成措置

【政策（４）】

九州へのインバウンド客の周遊性を高める新幹線網の早期構築

<現状>

JR九州のななつ星や観光列車の人気に見られるように、インバウンド客にとって鉄道は極めて魅力がある重要な移動手段である。また、効率性と環境保全の観点からも、インバウンド客の移動手段としては、鉄道が中心となるべきである。

現に九州新幹線鹿児島ルートは、熊本、鹿児島へのインバウンド客の増加に大きく寄与している。しかし、このルートをはずれた地域とのアクセスは悪く、時間的余裕のないインバウンド客の周遊性を阻害している。

九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）は、平成24年6月に武雄温泉～長崎間（肥前山口～武雄温泉間の複線化事業を含む。）について、フル規格（軌間可変電車方式）による認可を受け、平成34年の開業を目指して工事が進められている。

また、このルートへの導入が予定されているフリーゲージトレインの技術開発が進められている。

東九州地域においては、高速交通体系の整備が著しく遅れている。

<課題>

平成34年予定の西九州ルートの開業までにフリーゲージトレインの技術開発が完了しなければならない。

西九州ルートの時間短縮効果を高めるため、フリーゲージトレインは、最高レベルの時速で運行できる機能を有することが求められる。

新幹線の開業後も地域住民の日常生活を支え、あるいはローカル線を好むインバウンド客のために並行在来線を維持する区間があるが、その経営は極めて厳しくなることが予想される。

<提言>

九州を訪問する観光客等の周遊性を高め、魅力ある多様な観光ルートの設定を可能とするため、国においては、フリーゲージトレインの技術開発を促進し、九州新幹線西九州ルートを早期開業するとともに、循環型新幹線網の構築に向け、東九州新幹線を整備計画線に格上げすること。

【政策（５）】

九州各県、各都市及び地域の連携と競争による「観光王国九州」ブランドの確立

<現状>

外国における「九州」の認知度はまだ低く、九州各県の名前や位置も、一部の例外を除き知られていない。

九州にインバウンド客を呼び込める「顔」となる観光資源が少ない。

海外から九州に来るインバウンド客は、通過型又は短期滞在型が多い。

<課題>

ブランド戦略が県単位、地域単位で行われているため、例えば福岡に来る客が同じ九州内で別の魅力を持った場所を探して大分に回ってみようと思ったり、「九州」を目的地として訪問し、長期滞在で各地を回ったりといった「九州」ブランドによる相乗効果が出ていない。

<提言>

世界における観光地「九州」のブランド力を高めるためには、そのゲートウェイとなり、また、観光拠点都市となることを目指している福岡をはじめ九州各県の主要都市や地域がそれぞれに「九州」の顔となることを目指して個性と魅力を競い合い、インバウンド客の受入機能を高める取組を促進し、結果として九州全体の観光資源のレベルを向上させることが重要である。また、これらの魅力を九州が一体となった統一的な戦略の下に世界に向けて発信することも必要である。そこで、次のような取組を進めるべきである。

ア 九州の国際的なブランド力を高めるまちづくり、地域づくりを一体的に進めるため、県と市町村、さらには隣接する県や国の関係省庁が、権限や所管の枠を超えて連携・協力する場を設けること。

イ 九州の各都市及び各地域が、その歴史・伝統や特色を活かして個性的なまちづくりや観光資源の開発・整備に取り組むときは、各県が連携してノウハウの提供や情報の共同発信等による支援を行うとともに、これらの取組の成果として作り上げられる「九州」の多面的な魅力を各県ごとの観光プロモート活動の場においても併せて発信するよう努めること。

ウ インバウンド客にとって魅力的で印象に残るまちづくりの一例として、現在、福岡県と福岡市は、隣接するそれぞれの都市公園を一体的に運営するセントラルパーク構想を推進しているが、この構想をさらに発展させ、対岸の国営海の中道海浜公園を含めた広域的なエリアで一体整備を行うことにより、国際レベルのセントラルパークづくりを目指すことを検討すべきである。

エ また、その際には、セントラルパークエリアの敷地の多くを所有し、国営公園を管理する国にも参画を求め、県、市、国の三者が一体となってこの広域公園地域を核とした都市づくりを進めることが必要となる。

【政策（6）】

九州の主要都市や観光地における交通混雑と環境悪化を低減させる交通体系の導入

<現状>

各県の県庁所在地を中心として都心部の交通混雑は酷く、観光ルートとしての利用を阻害している。

また、都市部や観光地における交通混雑等は、PM2.5の発生原因の一つではないかと疑われている排気ガスや騒音等により、住民の生活環境を悪化させている。

この点、既に欧米の多くの都市では、都市部への自動車の流入量を減らすため、無電線で、都市の景観と調和したスタイル・デザインや色彩に彩られ、高齢者等も利用しやすい低床の新型路面電車「トラム」(LRTシステム)の(再)導入が進んでおり、それ自体が新たな観光資源にもなっている。また、より低コストで同等の輸送量を有する連結型のバスを専用レーンで運行するシステムの導入も進んでおり、これら都心部の交通システムと郊外からの自動車によるアクセスを連結するため、低料金の公共駐車場の整備やトラム等の利用料金の割引など、パークアンドライドを促進するための新たな試みが行われている。

<課題>

環境対策としてのディーゼル車の走行規制は存在するが、わが国において、自動車一般の乗り入れ規制の例はない。

パークアンドライド施設の整備が不可欠であるが、社会実験は行われているものの、駐車料金コストや都市内部の交通ネットワークの未整備などがネックとなって、導入は進んでいない。

<提言>

世界中から観光客が集まるようになれば、さらなる交通量の増加による環境への悪影響も懸念されるところであることから、欧米の動向も参考とし、次のような観点から、九州各地の都市及び観光地において、中心部への自動車流入を制限し、安心して、かつ、快適に、歩いてショッピングや観光を楽しめる交通体系の整備を進めるべきである。

ア 主要都市や観光地における自動車による交通混雑と環境汚染を低減し、住民と観光客に優しいまちづくりを進めるため、例えば、JR、地下鉄やトラムによる軌道

系幹線網を整備し、その駅から先は水素自動車や電気自動車等の無公害又は低公害型のバスやタクシー、さらに水素自動車のレンタカーシステムを導入してきめ細かく住民や観光客の移動を確保する等、公共的交通機関が適切に役割分担をした環境配慮型交通ネットワークの構築を目指す。

イ パークアンドライドを促進するため、対象駐車場等への固定資産税の減免を行おうとする自治体への支援措置及び国における税制上の優遇措置が必要である。

ウ このような交通ネットワークの改革は、一体的・集中的に実施しなければ十分な効果が期待できないこと、また、住民の理解が不可欠であることから、まず、モデル都市が民間資金によるPFI事業として実施し、その成果とノウハウを九州各県で共有するという手法が適切ではないかと思われる。

そこで、例えば、既存の軌道があり、導入コストが比較的低いと考えられる都市が先導的に取り組もうとする場合には、国は、全面的に財政支援、技術支援等を行うべきであるし、九州各県にも、関係企業への参加呼びかけ、住民に対する情報提供や乗り入れ規制への協力依頼などの側面支援を期待する。

エ このような取組と併せて、豊かな自然に恵まれ、環境問題に長年の経験と技術を持つ北九州市も擁する九州には「環境先進アイランド九州」のブランドイメージがふさわしいことから、九州各県の協議の下に、これを統一的な観光ブランドとして世界に向けて発信しつつ、その実現に向けてノウハウや情報を共有し、まちづくりや関係施策の充実を図る。

第2 農林水産業の経営力の強化について

【趣旨】

全国の農産物の2割を生産する食糧供給基地である九州は、「畜産王国」、「農業王国」であり、この強みを活かすとともに、国際的な競争にも打ち勝てる力をつける政策を推進することが、成長戦略としても不可欠といえる。

【政策（1）】

意欲的に輸出に取り組む農業経営者への支援強化

<現状>

日本の農林水産物・食品の輸出については、平成25年度に閣議決定した「日本再興戦略」において、2020年までに1兆円規模にすることを目標とし、現在、国からも農業経営者に対する輸出関連の支援や情報提供等が行われている。

しかし、2000年代前半から様々な支援が行われてきたにも関わらず、輸出額5,000億円を壁として、ここ数年伸び悩んでいるのが実情である。

こうした中でも、意欲的な農業経営者は、人口減少等による国内市場の縮小を見

込み、更なる輸出拡大に向け、自ら輸出に係る情報収集や商社との連携等に取り組んでいる。九州においても、個別の特定品目について、また、個々の生産者に留まるものではあるが、海外への輸出実績を有し、輸出に関するノウハウも蓄積されつつある。

<課題>

市場の変化のスピードは極めて速く、上記のような個々の経営者の努力には自ずと限界がある。

また、流通業者や消費者にとっては、年間を通じて安定的に良質な農産物が供給されることが何よりも重要であり、個々の意欲ある生産者の輸出への取組が、必ずしも継続的・安定的なものとなっておらず、九州全体としての輸出拡大には必ずしも結びついていないといわざるを得ない。

<提言>

ア 安定的に良質の商品を供給することで九州の農林水産物のブランド力を高め、輸出相手国の流通業界の信頼を得るため、現在、地域ごと、組織ごと等にバラバラに進められている輸出戦略を九州全体で統合し、個々の事例で獲得したノウハウを広く共有化することが必要である。

イ また、その手法として、九州の農林水産物及びその加工品の輸出戦略の司令塔となり、マーケティングから販売まで一貫して担う商社機能を有する組織を九州各県が連携して設立し、あるいは自律的な経営改革を進めた農業協同組合も含めて各県の商社機能を有する組織が経営戦略を統合し、流通システム等の経営資源を共同化するなど、産地間連携と農林水産業経営の効率化を進める仕組みを検討するべきである。

ウ また、この新組織は、事業継続のための経営戦略として九州以外の地域の産物も取り扱うことはやむを得ないものの、あくまでも農林水産王国「九州」の世界的ブランド確立をビジョンとし、九州の農林水産物及びその加工品のシェア拡大をミッションとして運営するべきである。

エ 観光と食は一体となって相乗効果を発揮するものであり、共通の戦略の下にそれぞれの魅力、ブランド力を高める取組が有効と考えられることから、この新たな組織と九州観光推進機構を連携させる方策を講じる必要がある。

オ 意欲的に農林水産物の生産やこれを加工した食品の輸出に取り組む経営者については、できる限りその負担やリスクを軽減する必要があるとあり、的確な情報と支援が求められている。しかし、現状では様々な機関、組織が類似の対応をしており、十分に機能しているとは言い難いことから、個々の事情や必要性に応じた、よりきめ細やかな情報がワンストップで、かつ、迅速に提供できるよう、国は、既存

の組織等を統合し、例えば、日本貿易振興機構の中に農林水産業の6次産業化の支援に特化し、専従的に対応するセンター的組織を設置するべきである。

カ 国際競争力のある農林水産物の輸出を増加させるためには、意欲ある経営者の数を増やし、わが国の農林水産業のすそ野を広げる必要がある。したがって、国は、例えば農地については一定規模の耕作放棄地を新規参入農家が再利用しやすくする制度など、新規の経営者の参入を促進する制度を創設するべきである。

【政策（2）】

新品種、新加工食品等の開発による新たな需要の創造

＜現状と課題＞

既存の農林水産物については、国内市場は、人口減少問題もあり、ほぼ飽和状態にある。また、各地域の産物のシェアはほぼ安定し、全体の需要が増えない中で産地間競争をしても、特定の産地が大きくシェアを伸ばすことは難しい。

一方、「あまおう」のような、力強い特徴を備えた新品種が開発されると、その利用方法も広がり、新たな需要を開拓できる。しかし、現在、国や各県の試験研究機関がそれぞれに研究に取り組んでおり、重複も想定されるところである。また、研究者の数も限られ、組織的な研究体制や競争環境が十分ではないことから、成果は偶然に左右されがちである。

また、農林水産業の6次産業化を効果的に進めるためには、農林水産系試験研究機関と商工系試験研究機関の連携及びこれらと民間の企業・研究機関との連携が必要である。

＜提言＞

ア 各県の農林水産系試験機関及び商工系試験機関の共同プロジェクトとして、「九州」特産の品種や加工食品の開発を行うことを検討すべきである。また、民間企業等との連携も進める必要がある。

イ また、このプロジェクトを契機として、県の組織を超えた研究職の人事交流を進めることにより、その知識・経験の融合を図り、併せて良好な競争環境を作り出すことも検討するべきである。

【政策（3）】

農林水産物・食品の輸送を担う物流業界への支援強化

＜現状＞

中東情勢の不安定化等による原油高騰や円安等により、日本国内の燃料油は非常

に高騰しており、これにより、現在、農林水産物・食品に限らず、また、国内向け、国外向けを問わず、物流事業者の輸送コストに多大の影響が生じている。

<課題>

今後も原油高騰に伴う輸送コスト高が続くと、物流業界の経営を圧迫するだけでなく、農林水産物・食品の更なる価格上昇を招き、販売不振や経済的混乱の発生とともに住民生活への影響が懸念される。

<提言>

農林水産物・食品の輸送コストを安定化させ、円滑な流通を確保するとともに、輸送コストが輸出促進の取組を阻害しないようにするためには、国は、燃料油の高騰に対する物流業界への支援を強化するとともに、高速道路の大口・多頻度割引制度を拡充し、又は「青ナンバーに対する高速道路無料化措置」等を検討するべきである。

【政策（４）】

国家プロジェクトとしての農林水産振興事業の推進と九州ブランドの確立

<現状>

九州の農林水産業の成長戦略として、農林水産物の輸出市場における九州ブランドの確立は重要であるが、国際社会の中で「九州」地域の認知度自体がまだまだ低い。

観光戦略との相乗効果により「九州」ブランドの定着を図る取組を進めるとしても、即効性が期待できる状況ではない。

現在、九州の農林水産物のプロモーションは、各県ごと、品種・品目ごとに行われており、一部の例外を除いて、差別化とブランド定着に成功していない。

<課題>

国家的な戦略が必要である。例えば、わが国の養殖技術は世界トップレベルにあるが、残念ながら、養殖紅鮭の輸出商品化ではノルウェーの国家的な取組に後塵を拝している。

各県独自の輸出戦略は競合し、それぞれの効果を減殺している可能性がある。

<提言>

世界における日本食ブームや日本の食品の安全性に対する信頼を活かして、九州が強みを持つ農林水産物については、国家プロジェクトとして国際競争力の高い商

品の開発とプロモーションを行うよう求め、まずジャパンブランドとしてその産物の価値を世界で定着させた上で産地にこだわる高所得者層をターゲットとして九州ブランドの高付加価値化を進めるといふ、いわば「ジャパンブランド in プレミアム九州」戦略が有効と考えられる。

そこで、ノルウェーの取組に学び、例えば、今、わが国で、世界に通用する新たな商品としてハマチが注目と期待を集めており、また九州はハマチ養殖のメッカであることから、まず、国に、国家プロジェクトによる国産ハマチの世界的ブランド化推進事業の実施を求め、併せて、各県の協力の下、九州を養殖ハマチの世界に向けた輸出拠点にするとともに、天然物を含めた九州産ハマチのブランド化を進めるなどの戦略的取組を行うべきである。

一方で、各県がそれぞれに農林水産物のプロモーションを行う場合においても、九州ブランドの確立に向けて連携・協力することとし、例えば「九州・福岡の〇〇〇〇」、「九州・佐賀の□□□□」といった「九州」とのカップリングブランドにしたり、「九州の〇〇〇〇」（□□県産）のような九州統一ブランドとしての表記方法の検討を進めるべきである。

【政策（５）】

林業の機械化促進や新しい林業技術の開発による経営コストの削減及びアジアに向けた九州産木材の輸出促進やバイオマスエネルギー利用による需要創出

<現状と課題>

日本の林業は、急傾斜地の森林が多い、小規模林地地主が多い、人件費が高い、という三重苦により生産コストが高く、その結果、世界有数の森林国でありながら、木材自給率は２０％程度にすぎない状況である。また、後継者不足もあり、森林の荒廃が進んでいる。

しかし、現在、木材自給率が１００％という世界有数の林業先進国となり、バイオマスエネルギー大国（再生可能エネルギーが３０％を占め、その中核がバイオマスである。）でもあるオーストリアは、日本と同じ三重苦に喘いでいた時代がある。

（注）オーストリアの成功要因としては、徹底した機械化（独自に省力大規模マシンを開発。）

と生産・管理の協同組合方式で共同経営を進めたり、所有者が共同で森林管理者に委託したりといった形（自ら管理できない森林所有者は協同組合への加入が義務づけられる。）で経営合理化が進められたこと、さらに、徹底した木質バイオマス利用が安定した木材需要を生み出していること等が指摘されている。

現在、中国・韓国をはじめとしてアジアでは木材への需要が増加しており、今後さらに増える見込まれていることやわが国には膨大な森林資源が蓄積していることから、オーストリアの経験を参考にして、機械化や経営改善に取り組みれば、わ

が国でも林業を輸出産業に育てることは不可能ではないと思われる。

ただし、オーストリアやドイツの森林の路線密度が日本の5倍から6倍あることや機械化による省力効果によって木材搬出コストは日本の約2分の1であることから、わが国、そして九州の林業においても、コストの改善が不可欠である。

一方、日本を代表する森林地域である九州では、各県や地元住宅メーカーの努力もあり、木材の自給率は全国を大きく上回り、60%を超えていること、また、宮崎県や鹿児島県により中国・韓国への木材輸出の先進的な取組も行われていることから、林業は、有望な成長産業の候補のひとつといえる。

もちろん、人口減少時代となり、国内の住宅着工件数も減少が予想されていることから、輸出拡大やバイオマスとしての利用など新たな需要の創出が必要である。

<提言>

ア オーストリアの取組を参考にして、林地の集約に取り組んだり、森林管理と経営の共同化や専門の管理業者への共同委託システム等によるコスト削減を促進する措置を講じるべきである。

イ 同じくオーストリアの取組を参考に、先進的な林業機械の開発と導入に取り組む、林業経営の機械化・合理化（省力化）を進める必要がある。このため、各県の工業技術センターや林業技術センター等と大学・企業が連携し、九州の森林の実情に適した新しい林業機械、林業技術の開発に取り組むべきである。

ウ 最先端の林業技術や経営手法を習得した後継者を育成するため、九州各県が共同で林業大学校を設置することを提案する。

エ 木材の輸出拡大に向けたアジア各国等のニーズ調査、各国の国内法による規制情報の提供や規制緩和の交渉は、全国共通の課題であり、また、外交・通商に関わる問題でもあることから、国において早急に実施すべきである。

また、従来、木材はビル等の多層階の建築には不向きとされ、また、比較的柔らかい日本の木材は中国では構造材として認められていないなどの問題を抱えていたところである。しかし、鹿児島県等において木材加工技術により鉄筋コンクリート並みの強度を実現しようとする取り組みなども進められており、国は、官民の英知を集め、国家プロジェクトとして、新しい利用技術の開発の取組を支援し、又は自ら開発に取り組むべきである。

オ 間伐材等、森林の木材資源は全て最終的にはバイオマスとして利用できるよう、イと同様の取組で、高効率のバイオマスエネルギー設備の開発や低コストの木材チップ生産設備の開発に取り組むべきである。

第3 先端中小企業の育成と九州の経済を支える多様なエネルギー供給戦略等について

【趣旨】

わが国の産業を支えているのは中小企業であり、このことは、九州においても何ら変わりはない。企業数では99%以上が中小企業であり、従業者の70%（全国平均。九州では83%）前後が中小企業に雇用されている。経済規模においても、わが国の企業（製造業）が生み出す付加価値の5～6割は中小企業によるものである。中小企業は、わが国の、また九州経済の将来を担っているといっても過言ではない。

しかしながら、わが国の中小企業は、諸外国に比べ新規の開業率が極めて低いことから、年々その数が減り続けており、また、既存企業のイノベーション投資も少ないといわれている。その背景には、起業家精神の不足、失敗したときのリスクが大きく、敗者復活が困難な社会的風土と法制度などがあり、新たにわが国の経済成長を牽引し、地域の雇用創出に貢献する新興企業が育たない主因と考えられる。

したがって、わが国が再び国際競争力を取り戻し、国と地方の経済を再活性化させるためには、まず、国家的な取組として、起業家精神に溢れ、敗者復活にやさしい社会的風土を醸成し、これからのわが国を担う世代の起業意欲を喚起することが必要である。このことにより、市場規模や業種を問わず世界市場でトップレベルの地位を占める先端的な中小企業をいかに数多く育成し、輩出するかが、わが国、そして九州の成長の鍵を握っているといえる。

また、わが国がこれから直面する急激な人口減少の中、東京圏や大都市への人口（特に若者）の流出を抑制し、地方の人口を維持していくためには、地方に働く場所があることが不可欠である。したがって、この意味においても、先の観光産業の振興と農林水産業の競争力強化に加えて、若者の就労意欲を喚起する幅広い業種の地方企業を育成することが喫緊の課題となっている。

さらに、これらの企業が競争力を維持し、存続していくためには、できるだけ低コストで安定的・継続的にエネルギーの供給を受けられることが不可欠の前提となる。

【政策（1）】

新規事業にチャレンジする経営者への支援

<現状>

趣旨のとおり。

<課題>

わが国の中小企業には、優れた技術力はあっても、リーダーシップ、経営戦略、技術力を生かした新製品の開発、販路開拓、資金管理、人材育成その他の経営能力が不十分な企業が多く、また、そのような経営ノウハウの不足が、新規開業や新規

事業へのチャレンジを阻害している面がある。

<提言>

自らグローバルな成長を目指す先端企業を育成するため、中小企業が必要とするあらゆる情報をワンストップで提供するとともに、当該企業の実情を的確に分析し、必要と認められる分野において豊富な経験と高度な専門知識を有する専門家を新規事業が軌道に乗るまで継続的に派遣する制度等が有効と考えられる。したがって、国は、中小企業に対する一貫した支援を行い、中小企業の経営能力を補完する役割・機能を有する民間主体のプラットフォームを整備すべきである。

【政策（２）】

将来の企業家を目指す若者の育成

<現状>

趣旨のとおり。

<課題>

敗者復活の社会的風土を形成し、起業家精神にあふれた人材を輩出するとともに、中小企業が優秀な人材を獲得できるようにするためには若年層からの教育が重要である。

また、優れた能力とともに高い目的意識や起業意欲を有する海外の若者を留学生、研修生等として呼び込み、大学等の場でわが国の若者と継続的に交流する機会をつくれば、わが国の若者の意識改革と起業意欲の喚起に寄与するだけでなく、さらに、帰国した海外の若者が勤務し、又は創業する国外企業とわが国の企業のネットワークづくりにつながることも期待できる。

<提言>

ア 将来の起業家育成を目的としてわが国と海外の学生、若者の継続的交流の場を設けるとい取組を全国的に進めるため、国及び各県は、事業主体への経費助成の創設を検討すべきである。

イ また、わが国の若者に対しては、参加経費の支援や国内で起業する際の事業資金に対する支援策が必要である。

ウ さらに、わが国で学ぼうとする優秀な国外の若者に対しても、奨学金や研修助成金を充実させる等の支援策が必要である。

【政策（３）】

敗者復活を阻害する法制度等の徹底的な見直し

<現状と課題>

趣旨のとおり。

<提言>

国は、わが国特有のローン制度、倒産法制等、敗者復活にやさしい社会づくりを阻害する要因を分析し、徹底的な見直しを行うとともに、何度でもチャレンジできる社会風土を醸成するための施策の実施に取り組むべきである。

【政策（４）】

中小企業の成長と安定的な事業継続を支える人材確保の支援

<現状>

一般的に大企業に比べて中小企業の賃金や就労環境は必ずしも恵まれているとは言えず就労希望者の安定志向、大企業志向は根強いことから、特に地方の中小企業の人材確保は困難な状況が続いている。

また、人手不足、資金不足の中で、中小企業には人材育成の余裕がなく、このことが、結局は業績低迷を招き、事業継続を危うくしている。

地方には特に若者にとって魅力的な雇用機会が少ないことが東京圏ほか大都市への若者の流失、人口減少加速の原因となっており、さらに地方における人材確保を困難にし、企業の減少、雇用機会の喪失につながるという悪循環が生じている。

<課題>

中小企業の賃金や福利厚生の水準、特に将来家庭を持っても大幅な賃金上昇や子育てへの支援が期待できないこと、スキルアップの機会が少なく好条件の職場への転職も困難であること等の将来の生活設計への不安や同年代の社員が少ないことによる人間関係への不安などが、若者が中小企業を敬遠する主な原因と考えられる。

しかし、個々の中小企業単独の努力や資金力では、人材育成のために研修施設を保有したり、長期の研修機会を付与したり、福利厚生を充実させる等により、若者を惹きつける魅力ある職場とすることは困難である。

通勤時間が長く、ワークライフバランスに問題がある大都市から、多少賃金水準が低くても、生活費が安く、子育てにも適した地方への移住希望を持つ人も増えているにも関わらず、その受け皿となる職場は地方には少なく、また、地方企業の的確な情報にアクセスする機会も少ない。

大都市から地方に移住しようとしても、低下する賃金水準に見合った家賃で賃借し、又は取得することができる優良物件を探すことは困難である。

<提言>

ア 地方の中小企業に就職する若者に対して一定の所得支援を行い、賃金水準を改善する仕組み（例えば、現在行われている就労前の職業訓練に対する支援を発展させた、就職後の職場定着期間のOJTに対する支援など）を検討する必要がある。

イ 中小企業の立地を促進しようとする地域の近くに、低廉な家賃に加えて保育サービスも受けられる公的住宅を整備するなど、中小企業の福利厚生を公的に補完する措置を講じるべきである。また、その情報は東京圏等の子育て（予備軍を含む。）世代にも発信し、その移住・転入を促進する仕組みも検討するべきである。

ウ 各県が、その研修施設や公共施設の空きスペース、合併により余剰となった県内市町村の庁舎等を活用し、県内中小企業の社員に対して無償で合同社員研修を提供するなど、中小企業の人材育成を支援するとともに、中小企業で働く若者の交流の場を設ける措置を講じることを提案する。このような取組は、参加者の視野を広め、働く意欲を喚起するだけでなく、中小企業の成長力を高める有効な手段である企業間連携の契機となることも期待できる。

【政策（5）】

多様かつ低コストで安定的なエネルギー供給計画の早急な策定と確実な実施

<現状>

現在、わが国の企業は、その規模や業種を問わず、エネルギー価格の高騰に苦しんでいるのが実情である。

<課題>

エネルギー政策は、基本的には国家戦略であることから、まず、国が、エネルギーを低コストかつ安定的に供給するためのベストミックスの確立を目指すべきであるし、その際には、長期と中短期では考慮事項、条件が異なることを踏まえ、この緊急事態に対応するための明確かつ現実的なプランを早急に国民に示し、それを着実に実行に移すことが必要である。

また、再生可能エネルギーの実用化など、エネルギー供給の多様化を進めることは重要であるが、一方で、小規模な事業者の乱立は、全体的な電力の需給調整を困難にし、安易な事業計画のために破たんしたり、事業用地のために乱開発を行う事業者も出てきている。

<提言>

国は、国としての明確な方針とエネルギーの需給計画を早急に示すとともに、再生可能エネルギー事業者に対し、事業計画の策定から事業の実施・完了に至るまで、随時その状況を的確に把握でき、必要な指導が行えるような法制度を整備すべきである。

【政策（6）】

地域主導による効率的で環境面でも優れた発電方式の実現

<現状と経緯>

国全体のエネルギー需給計画は国が責任を持って策定する必要があるが、電源の多様化・分散化が不可欠であることから、再生可能エネルギー対策をはじめとして、地域におけるエネルギーの需給に関し県や広域連合的組織が果たすべき役割も極めて重要になっている。

そこで、福岡県議会では、この問題を調査するため、防災及びエネルギー・水安定供給調査特別委員会を設置（平成23年7月）するとともに、県に対し、各部局に跨るエネルギー行政の窓口を一本化し、関係する各部局を統括して九州電力（株）をはじめ関係者の取組との確実な連携を図るよう求め、企画・地域振興部にエネルギー政策室が設置（同年9月）されたところである。

さらに、同議会では、地域における電力の安定供給を確保するため、国任せにせず、地域自身が主体的に取り組む必要があり、民間の専門家を交えて県等が果たすべき役割を幅広く検討するよう提言し、これに基づき設置された「福岡県エネルギー政策研究会」では、現在も精力的な検討が進められている。

<課題>

九州におけるエネルギー需給は一体的なものであり、一部の地域、団体の取組といえどもその成果は九州全体が享受できることになる。したがって、今後、福岡県には、特別委員会における調査と同研究会の提言を踏まえて地域のエネルギー需給に関する自らの責務を果たすとともに、これらの検討と取組の成果を九州各県と共有することが求められる。

国内の原子力発電所は未だ稼働しておらず、既存の火力発電所はCO₂排出量が多く老朽化も進んでいることから、九州における電力の安定供給には常に不安が伴っ

ているが、再生可能エネルギーについては問題点も多く、直ちに代替電源となるものではない。

<提言>

福岡県エネルギー政策研究会では、実現可能性が高く、効率的で環境面でも優れた発電方式としてLNGによる火力発電の推進やコージェネレーションの利用を提唱しているところである。したがって、福岡県は、本研究会の成果として県が果たすべき役割を実証するとともに、九州全体における電力の安定供給に寄与するため、責任を持って早急にその実現を図るべきである。

また、各県においても、本研究会の成果を参考とし、あるいは各県独自のこれまでの取組を発展させ、多様な地産地消型の電源の開発に取り組まれることを期待する。

第4 空港、港湾等の機能強化その他インフラの整備について

【趣旨】

九州の成長戦略として観光産業、農林水産業及び中小企業の振興を図るためには、九州の魅力を高め、ヒトとモノの円滑な移動を支える基盤となるインフラの整備が不可欠である。

特に、九州の各種産業の国際競争力を強化し、アジア諸国との連携と交流を促進するためには、九州にアジアにおける中核的なハブ空港を整備することが必要である。また、依然として国際物流の過半を担う海上輸送についても、効率化のために進むコンテナ輸送の増加や船舶の大型化に対応できるよう、拠点的港湾の機能を強化し、物流コストの削減とリードタイム（発注から納品までの所要時間）の短縮を進めることが必要不可欠である。

次に、都市機能の基盤となる医療、福祉、文化施設等の各種インフラについては、わが国の人口が今後急速に減少すると予測されていることを踏まえ、ある程度、各地域の中核的な拠点となる都市に投資を集中させるとともに、当該都市がその周辺地域も含めて広域的に住民生活を支えるための地域間連携の仕組みを構築する必要がある。

さらに、このような各地域の中核的拠点都市において、ローカルではあっても安定した産業を育成し、雇用創出を図ることにより、当該都市のみならず周辺地域も含めて人口を維持する観点からインフラの整備を進めるとともに、余剰となる既存インフラを積極的に活用する取組も必要である。また、ひいては、このような取組により、当該都市が新たな成長の拠点となることも期待できる。

【政策（１）】

アジアにおける中核的ハブ空港の整備と空港間の連携

<現状と経緯>

現在、アジアのハブ空港としての地位は、韓国の仁川国際空港等が占めている。

ハブ空港は24時間発着が可能なのが前提となるが、九州内における離発着数が最大の現福岡空港は、利用時間が限られ、また、過密化、容量限界の問題を有している。

一方、他の九州各県の空港については、利用促進が課題であり、それぞれ海外路線やLCCの誘致などの取組が行われている。

このような中、福岡県及び福岡県議会は、新空港の建設を進めることで意思統一し、国に対しても要請を行ってきたところである。

しかし、新空港の建設構想は経済情勢や当時の福岡市の反対により凍結され、現在、福岡空港の滑走路増設等の案が検討されているが、経済界を中心として滑走路増設を求める意見も多い一方で、住民の安全と生活環境の確保の面で問題があるとの意見があり、この点について責任を負うべき福岡市の立場も明らかにされていない。

また、現在、福岡県議会においては、将来的には24時間利用可能な新空港の建設が必要との構想も含めて、福岡県の空港の将来ビジョンについて議論が行われている。

なお、九州各県は、アジアのハブ空港として「九州国際空港」の必要性については認識が一致し、国の第7次空港整備計画での採択を目指していた。そこで、玄海沖や有明海等の8カ所の候補地の一本化に向け、1995年にワイズマンコミッティが設置され、その答申も出されたが、採択の実現には至らなかった。

<課題>

このように、九州各県は各空港の機能強化や活用促進に取り組んでいるところであるが、残念ながら現状では九州にハブ的機能を備えた空港はなく、各空港それぞれの課題の解消も進んでいない。

また、福岡空港の過密問題に関しては、滑走路等の増設は完成まで相当な期間を要することを踏まえ、福岡空港の負担の軽減と同時に夜間離発着が可能な北九州空港の機能を強化し、福岡空港との連携を進める必要がある。

さらに、長期的な観点からは、空港連携の成果や仁川ほかアジアのハブ空港の動向も踏まえた九州のハブ空港に関する議論が、やはり必要である。

<提言>

- ア 例えば、LCCである春秋航空の佐賀～成田便や佐賀～上海便、ティーウェイ航空の佐賀～ソウル便が就航する有明佐賀空港が国内外のLCCの拠点空港を目指しているように、各県がそれぞれ独自の空港政策・ビジョンを有しているが、アジアのゲートウェイを目指す九州として、各空港の有機的な連携と活用を図るため、各県共同による将来的なハブ空港問題の研究や各県の空港政策間の調整が必要であり、そのための検討の場を設定することを提案する。
- イ また、福岡県の空港ビジョンに関しては、北九州空港へのアクセス時間を短縮し、利用者の利便性を向上させるとともに、福岡空港と北九州空港の一体的運用を促進するため、国と連携し、両空港を高速道路で直結するべきである。
- ウ 北九州空港の国際線を強化するため、国においては、入国管理手続を簡素化（規制緩和）し、例えば、同空港に到着した人が高速道路により目的地へ移動する高速バスの車中で入国手続を行えるようにし、併せて、これを民間が代行する等の柔軟な対応を可能とするような法整備を行うよう求める。
- エ 北九州空港への大型機による離発着を可能とするため、国においては、貨物用大型エプロンの整備や滑走路3000m化を早期に実現するよう求める。
- オ 次に、有明佐賀空港は福岡空港とも近接し、同空港過密化の一因であるLCCの増加を踏まえてその拠点空港を目指していることから、北九州空港同様、福岡空港との一体的運用を促進する必要がある。そこで、ウの措置とともに、両空港の直結高速バスの利便性を高める措置を講じるべきである。
- カ さらに、九州の各空港の有機的な連携と活用を図る具体的な措置として、例えば、福岡空港利用で九州にインバウンドし、佐賀空港や鹿児島空港からアウトバウンドしても往復の合計運賃が往復同一空港利用の場合と大差がなくなるような、新しい運賃体系や割引制度の研究を官民協同で進めるべきである。

【政策（2）】

国際拠点港湾及び重要港湾の特徴を生かした競争力強化と連携

<現状>

近時、企業の生産拠点、流通拠点、販売拠点をアジアの各地域にシフトさせる動きが急速に進展し、各拠点間を行き来する国際海上貨物も大きく増加を続けており、このような物流システムの高度化に対する企業の要請は極めて強くなっている。

しかし、現状は、コンテナ船や船の大型化に対応した大水深岸壁の整備等が遅れていることや割高な荷役料と港湾使用料に加え使用時間の制限等により、わが国の港湾全般の問題として国際競争力が低く、アジア新興国の経済成長により増加した欧米への国際貨物の大半だけではなく、わが国発着の貨物さえも2割程度が、コンテナ船

により釜山や上海、シンガポールといった国際ハブ港湾に集約され、国際基幹航路に積み替え輸送（トランシップ）されるようになっている。

<課題>

このような状況の結果、日本の港と目的地を直接結ぶ直行航路（路線）の減少が進み、わが国の企業にとっては、直行ルートとの比較による価格交渉力の喪失、積み替えによる遅延リスクや荷痛みリスクを回避しにくくなるといった問題が生じている。

そこで、国は、現在、阪神港（大阪港・神戸港）と京阪港（東京港・横浜港・川崎港）の2か所を国際コンテナ戦略港湾（ハイパー中枢港湾）に指定し、ハード・ソフトの整備を進め、国際ハブ機能を強化することを国策として進めている。しかし、特に、九州のように、これら2カ所から遠い地域では現状よりも物流コストが増加し、輸送時間も長くなることから、九州の産業にとってはメリットが少ないといわざるを得ない。

一方、国際拠点港湾以外に九州には多数の重要港湾が存在し、その機能を九州の産業振興に活用するべきである。一般的に重要港湾の後背地には一定規模の産業が立地しており、当該産業にとって使い勝手の良い機能の整備に特化して効率的な整備を行えば、小規模ながら存在価値と競争力を持つことができるし、当該産業の競争力の向上にも寄与することが期待できる。

<提言>

ア 九州としては、現在指定されたハイパー中枢港湾よりもアジア新興国に近いなど地理的な条件が良い国際拠点港湾（博多港、北九州港）を地域内に有する利点を生かすとともに、九州の産業の選択肢を広げ、国際競争力の向上とリスク分散を可能とするため、必ずしも当該港湾自体の国際ハブ港湾化や競争力にこだわらず、釜山港や下関港も含めた広域的な港湾間の連携の下に九州の各種産業に対してより低コストで利便性の高い、多様な物流サービスを提供すること及び上海スーパーエクスプレスのような直行国際航路を維持・拡大することを基本的な政策目標として次のような具体的施策を講じることが必要である。

- ① 長期的には国際ハブ港湾に対する代替機能を備えるため、大水深岸壁を含む国際戦略港湾並みの機能を順次整備すること。
- ② 一方で、当面は、韓国・中国とのフィーダー航路に対応するため、小ロット、多頻度輸送を実現するコンテナ船のシャトル便や自動車等輸送用RORO船が活用できるターミナル整備とサービスの提供体制を構築すること。
- ③ 全ての船会社に釜山港レベルの低料金で、夜間荷役、海上貨物到着即時輸入許可制度、簡易申告制度等並びに入国管理、動植物検疫等全ての行政手続のワンストップ化といったサービスを提供すること。

イ 以上のようなハード整備とソフトの充実を円滑に進めるとともに、港湾運営の低コスト化、効率化を進めるためには、メガオペレーターと呼ばれるグローバルに展開する港湾運営会社が一元管理を行い、効率的な港湾運営を行っている海外の事例を参考として、わが国においても、資金力のある大企業や経験豊富な海外資本が、個々のターミナルだけではなく、港湾を一元的に管理運営できるようにするべきである。

ウ また、そのために、国においては、現行港湾法を見直し、港湾運営会社への民間企業の出資比率を20%に制限している資本規制を許可制など一定の安全保障策を講じた上で撤廃することを含めて、各地域の港湾のニーズに応じた自由な整備を可能とし、これを支援する制度とするよう求める。

エ さらに、各重要港湾については、後背地域の産業や地元関係者と行政が共同でその役割を明確化し、それぞれの役割（自動車や木材など貨物の種類・特徴を含む。）に応じた整備計画の策定から資金調達と整備の実施、さらに管理運営まで一貫して取り組める仕組みを創設するべきである。

オ また、多数の港湾が共同して航路を開設し、各港湾に寄港しながら貨物量を確保するという形の「連携」も効果的である。この点、九州には、志布志港に配合飼料を運んだコンテナが、帰りには、まず都城のタイヤを積み、次に日向の細島港で延岡の電子部品や衣料品等を積む、さらに大分でデジカメやプリンターを積み、まだ余れば山口県の防府で自動車部品を積んで輸出する、また、そのための空きコンテナの情報ネットワークができていているという大変優れた先行モデルが存在する。したがって、このネットワークをさらに拡大し、九州各県と地元企業が連携し、さらに周辺地域も巻き込んで、空きコンテナ情報の共有と連携のシステムを構築することを提案する。

カ 近年、海上輸送では、物流だけではなく、大型化したクルーズ船が寄港することによる観光市場の活性化と経済効果が期待を集めている。九州各県もクルーズ船の誘致に取り組んでおり、博多港や、長崎港、鹿児島港などが既に多くの実績を有し、宮崎県も、現在、世界最大級のクルーズ船が入港できるよう港湾施設の整備を進めているところである。しかし、残念ながら、各県の取組はバラバラであり、まだ、2～3泊や4～6泊程度の短い日程が一般的なアジアのクルーズ船は、九州のいずれか1港に寄港し、宿泊もせず関西や関東に向かうといったケースも多いことから、その効果は限定的である。したがって、今後は、クルーズ船を九州に囲い込み、数港を周遊したり、連泊してもらうための取組が必要であり、限られた日程の中で効

率的に満足度の高い観光を提供することで観光地「九州」のイメージを高め、定着させるため、九州各県及び観光港を目指す各重要港湾が連携して、次のように港湾施設のハードとソフトの整備を進めることを提案する。

- ① インバウンド客を迎える玄関口となる港の景観は、その地域の印象を左右する重要な要素となるが、例えば、現在、博多港に入港するクルーズ船は、倉庫群に囲まれたふ頭に接岸しており、その景観は船客に不評といわれている。したがって、クルーズ船の誘致を目指す各港湾は、より景観に配慮した港湾施設の改善等を進めることにより「九州」のイメージアップに努めること。
- ② 九州のどこでも迅速に入国審査が行われ、英語等の観光ガイドや観光バスの手配も容易にできることや初めて利用する施設でも案内表示が充実し、円滑に行動できるといった利便性が求められることから、九州の港湾関係者がハード面・ソフト面の対策を共同で研究し、ノウハウを共有すること。
- ③ 港と周辺の観光施設・商業施設等との交通アクセスを向上させるため、港又はその周辺（地下を含む。）に観光バスの駐車場・待機場を整備し、市内の混雑を回避するため、高速道路と港湾を直結すること。

【政策（3）】

高速交通ネットワークの整備

<現状と課題>

選択と集中の観点から、一定の拠点となる空港や港湾の機能強化を優先することは成長戦略としてやむを得ないところであるが、拠点空港や拠点港湾の機能強化は、その効果を九州全体が享受できるような形で進めることが不可欠である。

<提言>

ア 拠点空港及び拠点港湾の整備に当たっては、同時に、新幹線等の軌道系及び高速道路等の高速交通施設とこれら拠点施設とを連結し、高速移動の交通ネットワークを構築することで各拠点施設とその後背地となる九州の各都市との時間距離を大幅に短縮するよう取り組むべきである。

イ また、現在、九州は縦軸に比べて横軸の時間距離が長いことから、例えば、西九州自動車道（福岡～唐津～佐世保～武雄）や有明海沿岸道路（熊本～福岡～佐賀～長崎）など、横軸となる幹線道路の早期整備が必要である。

【政策（４）】

環境配慮型交通ネットワークの構築

＜現状と課題＞

九州の各地域において、住民にも観光客にも楽しく、やさしい「住んで良く、訪れて良い」まちづくりを進めることが、九州がこの人口減少時代を生き残り、成長を続けていく鍵になるものと考えます。特に、生活環境を考える上で観光振興について提言した「環境配慮型交通ネットワーク」の構築は不可欠であり、そのためには、国家政策として無公害エネルギーである水素を活用できる社会基盤の整備と技術の確立が必要である。

＜提言＞

- ア 現行の法制度を最大限に柔軟に運用しつつ、必要に応じ特区制度を活用することにより、まず、水素ステーション（燃料電池自動車、家庭用燃料電池、さらには小規模事業者の自家発電用）の重点整備地域の整備を進め、その効果の検証と低コスト化を進めた上で九州全体にこの環境配慮型交通ネットワークを広げることを提案する。
- イ また、その取組を促進するため、まず、各県が協力し、国に技術的な助言や助成を求めるとともに、自らも産学の知見を集めて、安全性が十分に確保され、かつ、低コストの水素ステーションの実証施設をそれぞれの県有施設等において整備するとともに、水素自動車による九州エリアの公共的レンタカーシステムを試験的に導入することを提案する。

【政策（５）】

中山間地域等における交流施設の整備

＜現状と課題＞

以上のインフラ整備は、主に都市部の各種都市施設や都市間の交通ネットワークの問題であるが、農林水産業の振興と観光振興の観点からは、中山間地域や漁村地域におけるインフラ整備も不可欠である。もちろん、環境配慮型交通ネットワークもその一つであるが、さらに、九州の成長戦略の最終目的が九州人の幸福追求にあるとすれば、都市部の住民が中山間地域等の優れた景観と環境と安全で美味しい地元の食を楽しむ、生きがいを感じることが出来る場を創ることも広義のインフラ整備といえる。

また、このような場の整備は、九州以外からの観光誘客の手法としても重要である。近年、通過型の施設としては「道の駅」等の整備が盛んであるが、より良い景観と環境を堪能するためには、滞在型施設の整備も必要である。農山漁村の振興と観光振興

を連携させた活動としてグリーンツーリズムがあり、大分県の安心院町が1996年から全国に先駆けて取り組み注目を集めるとともに、行政に働きかけ、旅館業法や食品衛生法の運用上の規制緩和を実現するという成果もあげている。

しかし、このような取組の広がりや認知度はまだ不十分であり、宿泊客・観光客が求める安心して利用できる施設やサービスの客観的な基準とこれに基づく評価指標も未整備である。

<提言>

ア 国においては、農山漁村でのバカンスが盛んな欧州の事例を参考に、全国共通のグリーンツーリズム施設の整備基準を定め、適合する施設への優遇措置等を創設するよう求める。

(注) イタリアの同様の取組であるアグリツーリズムでは、施設及びサービスの基準について法律で枠組みを定め、具体の基準は条例(州法)で定めている。

イ イタリアでは、民間のアグリツーリズム協会が国の支援も受けて一体的な広報活動(施設紹介ハンドブックの発行等)を行っている。これを参考として、九州においても、統一的な情報発信と客観的な施設の水準認定を行う組織を作る必要がある。

ウ ペンションや農家民宿等の安価な滞在施設を補完し、利用者の選択肢を広げることによってグリーンツーリズムの更なる振興を図るため、安全と利便性に関する高度な基準を満たし、安心して利用できるオートキャンプ場を公設民営で整備する等の取り組みを九州の自治体と民間が協力して進めるべきである。

エ このような取組は、農林水産業の振興策としても寄与し、その地域へのリピーターの増加も期待できることから、この施設で定期的に地元の生鮮産物等を販売する市を開催するとともに、都市の住民と地元住民の交流の場とすることを提案する。

オ さらに、環境配慮型交通ネットワークの形成にも寄与させるため、施設内の安全な場所に水素ステーションや太陽光発電等の再生エネルギーを電源とする電源プラグ等を設置することを提案する。

カ また、このような安価な滞在施設の充実により長期の滞在者が増加すれば、自ずと近隣の旅館・ホテル、ペンション等や観光施設の利用者の増加も期待できるが、さらに積極的にこれらの施設や事業者が連携して、利用者の多様なニーズに応える取組を行うことが必要である。

【政策(6)】

既存ストックを活用した住宅インフラ等の整備と住替えの推進

<現状>

かつての人口右肩上がりの時期には、郊外に大規模住宅団地が開発され、人口のド

一ナツ化現象が発生し、生活利便施設も郊外の幹線道路沿いに立地したことから、都市の中心部は空洞化し、昔ながらの商店街はシャッター通りとなっていった。

しかし、その後、郊外の大規模住宅団地では、住民の年齢層が近かったため一斉に高齢化が進み、また、子供世代は就労のため大都市に転出したことから、居住者は高齢者ばかりという住宅団地が増加している。

さらに、わが国では伝統的に中古住宅の流通市場が小さいため、居住者不在となっても当該住宅は売れず、空き家として放置され、様々な社会問題を発生させている。

また、人口の減少によりスーパーや医療機関等も撤退し、生活インフラも悪化している。

このように、まちなかと郊外の両方で空洞化、都市機能の非効率化が進んでいる。

<課題>

郊外住宅団地の高齢者には、歩いて移動できる範囲内に、商業、医療、福祉等の生活利便施設や文化施設が揃うまちなかに居住したいと希望する人も多く、国の政策としても、医療機関などや生活関連サービスをはじめとする都市機能をまちなかに集積させた方が効率的であるとしてコンパクトシティー化が推進されている。しかし、郊外の持家の売却又は貸し出しができない限り、現実の問題としては、まちなかへの転居は困難である。

一方、子育て世代には、郊外の庭付きの広い戸建てに住みたいとの希望を持つ人も多いが、賃金水準の低下や中古住宅では生活環境が悪化するとの危惧等から、実現は容易ではない。

さらに、コンパクトシティー化が進む中で郊外や中山間部に取り残される住民に対する生活利便サービスをどう確保するかが深刻な問題となっている。

なお、福岡県では、全国に先駆けて平成16年から、郊外の戸建て住宅から便利な都心部に移り住みたいという高齢世帯と郊外の庭付き戸建てに住みたいという子育て世帯のニーズをマッチングさせ、ライフステージに合わせた住替えを進めようという「あんしん住替え情報バンク事業」を実施し、平成18年には、国も同様の枠組みで、より広域的に住替えを推進する「移住・住替え推進機構」を設立している。

また、その後、空き家の増加に伴い、全国的に、市町村による空き家バンクの取組が進んでいるが、長岡市など一部を除いて十分な成果は出ておらず、福岡県の事業も、売却より賃貸を希望する高齢世帯が多く、売却を希望する子育て世代との価格・賃料等の条件面を含めたニーズの不一致、持ち家売却所得への課税問題等が障害となり、必ずしも、十分な成果を上げることができなかった。

<提言>

ア 住み替えにより都市郊外の既存ストック（住宅）を活用するという枠組みは有用

であり、中古住宅を売却する場合の優遇策（課税の減免、都心部の賃貸住宅の家賃補助等）を創設し、又は強化する必要がある。

イ 郊外住宅団地の中古住宅の居住環境を改善する一方で、東京圏をはじめとする大都市の子育て世代をターゲットとし、専門の不動産業者の協力も得て当該世帯が大都市で保有するマンションなどの資産売却等をサポートしたり、住替え戸建て住宅周辺地域での就労支援（中小企業の求人情報の提供や合同面接会の実施等）や子育てサービスの提供等をセットしてマッチングを行うなど、子育て世代の転入と地方の中小企業の人材確保を促進するための取組を進めるべきである。

ウ また、持ち家の賃貸を希望する高齢世帯に対しては、子育て世代との直接の賃貸借契約ではなく、中間に行政と連携した専門業者等を介在させ、かつ、安定した家賃収入を保証するため定期借家方式とする等、移住・住替え推進機構が採用している方式を検討するべきである。

エ このような取組は、中古住宅のリフォームの増加を通じて、リフォーム産業の活性化にもつながることから、安心してリフォーム業者を選定できるような資格認定制度などを検討する必要がある。また、賃貸の場合にもリフォームが可能となるような定期借家方式とする必要がある。

オ 都市中心部で高齢者が求めるサービスを十分に提供できるよう、まちなかの商業施設、医療・福祉施設等に対する容積率・建ぺい率の緩和や既存建物を転用する場合の規制緩和も検討する必要がある。

カ 一方で、ワークライフバランスの観点から子育て世代の職住接近を実現するため、郊外住宅団地の近隣地域に新たな職場を誘致する必要があり、都市計画の変更（規制緩和）や市町村の庁舎等を含めた空きストックの活用（企業への賃貸、インキュベーション施設の整備等）を進めるべきである。

キ また、コンパクトシティー化に伴い、生活利便施設との距離が広がる地域の住民に対しては、ソーシャルビジネスを目的事業とする団体や民間企業とも連携して、デマンドサービス（利用者の需要に応じて提供する）方式による移動販売車、大型タクシー等の運行による生活支援の仕組みづくりの検討が必要である。

【政策（7）】

大規模災害に備えた基幹的広域防災拠点の整備及び首都機能のバックアップ拠点としての機能・体制の整備

＜現状と課題＞

東日本大震災は、我々に、都道府県単独では対応不可能な大規模地震等の大災害発生時に、国や地方自治体、防災・災害対策関係機関等が広域的に連携し、迅速、円滑に救助、復旧・復興を進めていくための司令塔機能や機材・救援物資の備蓄、中継、

分配機能等を備える活動拠点を平時から整備しておくことの重要性を教訓として示してくれた。

しかし、九州には、首都圏、京阪神都市圏等に整備されているような基幹的広域防災拠点が未だ整備されていない。

また、諸外国では政治の中核拠点と経済的拠点が分離している例が多いが、わが国は、首都東京圏に政治の中核機能（国会、最高裁判所及び政府の主要機関）が集中立地しており、さらに、経済界においても主要企業の本社が立地するという世界的にもまれな一極集中型の国土構造になっている。

その結果、首都東京圏に甚大な災害が発生した場合、わが国における政治及び経済、それぞれの司令塔機能が同時に失われ、国民生活は、計り知れない混乱に陥ることが懸念されている。

一方、東京・横浜エリアの自然災害リスクは、ミュンヘン再保険会社のレポート（2003年）によると世界の大都市圏中ワーストであり、第2位以下を大きく引き離している（2位サンフランシスコ湾エリアの4倍、3位ロサンゼルスエリアの7倍）。

国土強靱化の観点から、首都機能の分散又は首都機能をバックアップする体制の整備が急務である。

その場合、九州は、首都圏との同時被災の可能性が低いことはもちろん、地域全体としても地震・津波被災のリスクが低いこと、首都圏と地理的に離れていることから首都圏の混乱の影響を受けにくいこと（東日本大震災では多くの首都圏の住民の避難先になった。）、東アジアとの近接性（連携しやすさ）、国際空港等の空路の充実、理工系大学等が充実し、優秀な若い人材が他地域に比べ豊富であること等、首都機能の受け入れ先としてのポテンシャルが高く、この利点を生かすべきである。

企業も本社・中核機能の分散、バックアップ体制の整備を進めようとしていることから、首都機能の受け入れが進めば、企業のバックアップオフィスの立地増加も期待できる。

<提言>

ア 災害発生地との同時被災の蓋然性、九州全域への陸、海、空のアクセス、災害発生時の司令塔の役割を担う機関や医療機関との連携の確保、救援物資の迅速な供給能力等の要素を踏まえ、九州に基幹的広域防災拠点を早急に整備すべきである。

また、その際は、全ての機能を1カ所に集積させる場合のメリット・デメリット、拠点施設とその維持管理の負担をある程度分散することのメリット・デメリットを十分に検討する必要がある。

イ アの拠点整備に当たっては、首都機能のバックアップ拠点としての機能も併せて整備し、首都圏からの受け入れを推進すべきである。

ウ 具体的には、首都直下地震等により首相官邸ほか政府機関が機能不全となった場

合に備えて、迅速に官邸等の危機管理機能を受け入れられる代替拠点（平時は一般のホールやオフィスとして活用する。）を整備し、また、各県が、速やかに首都圏から受け入れた政府機関職員を補助する代替要員を派遣できる体制を整備する必要がある。

エ また、日本年金機構、国立国会図書館など、膨大な電子情報を有し、電子化業務を必要とする中枢機関のバックアップ機能や移転（アウトソーシング化）の九州への受け入れも推進するべきである。

オ さらに、これらの地域を国際的なバックアップセンターとして位置づけ、基幹的広域防災拠点を整備する際には、アジア各国とのアクセスが良い九州の特性を生かし、九州内での災害時の支援物資だけではなく海外への緊急支援物資も含めて備蓄できる国際緊急支援センターを設置するべきである。

カ 自然災害だけではなく、鳥インフルエンザ、口蹄疫など、アジア各国が共通して取り組むべき人獣共通感染症対策等の防疫対策の拠点として、アジア防疫センター等の機関を九州に設置し、九州各県とアジア各国が広域的に連携する体制を整備するべきである。

第5 スポーツの振興、スポーツ関連産業の育成等

【趣旨】

九州の成長戦略の目的は、経済的豊かさの追求だけではなく、九州において、人々が心身ともに健康で、将来に希望を持ち、心豊かに、安心して暮らせる社会を実現することにある。

また、どのような成長戦略を立てようと、これを実行するのは様々な職場で働く人間であり、心身ともに健康な人材をどれだけ多く有しているかが九州の成長力の鍵になると言える。

さらに、人口減少時代にあって高齢者等も労働力として期待されているが、ここでも、健康であることが前提となるのは当然である。

したがって、経済・産業分野の成長戦略を支える、いわばソフト面のインフラとして、人々の心身の健康を増進するとともに、厳しい国際競争の中で九州の産業と将来を担う人材を育成するための戦略も、また、不可欠である。

このように考えるとき、注目すべきはスポーツ振興の効用・意義である。

スポーツが心身の健康に有効であることは論を待たないが、スポーツには、トップを目指す姿の美しさと勝ち負けの面白さによって見るものに感動と夢を与える「チャンピオンスポーツ」と、みんなで楽しむことに重点を置いた「スポーツ・フォア・オール」の2つの要素（考え方）があり、車の両輪のように相互補完的・一体的に推進されるべきものである。

チャンピオンスポーツに真摯に取り組むトップアスリートの姿は、多くの若者をス

ポーツの世界に惹きつけ、その心身を鍛え、健全に成長する道へと誘ってくれる。また、トップアスリートたち自身も、世界の舞台で闘った経験を豊富に持ち、世界各国に人脈を築いていることが多いことから、企業人としても、スポーツ関連産業に留まらず幅広い分野の国際舞台において、その行動力や経験、人脈、知名度を生かして当該企業の成長を牽引する存在となることが期待できる。さらに、現役のトップアスリートが社内存在すると、その応援を通じて企業の一体感が高まるとともに、アスリート自身が精神的なリーダーとなり、あるいはその努力する姿に周囲が触発され、社内の人材育成に貢献することも期待できる。

したがって、九州において数多くのトップアスリートを養成し、輩出する政策を推進することは、様々な形で九州の成長を牽引し、後押しをすることになると考えられるところである。

一方、スポーツ・フォア・オール理念の下に、人々が、「する」、「見る」、「支える」といった様々な形でスポーツに関わることができるような政策を推進することは、年齢やスポーツの経験・能力を問わず、あらゆる人々に心身の健康と生きがい・希望を与え、ひいては九州の成長の「気運」醸成にも寄与すると考えられる。

【政策（１）】

オリンピックやワールドカップを目指すトップアスリートの養成・輩出

<現状と課題>

ア 例えば、福岡県は、優れたアスリートを輩出する手法として、早期に高い身体能力を有する人材を選抜し、集中的に養成するタレント発掘事業を全国に先駆けて創設し、今では同様の取組が他県にも広がっている。しかし、この手法で育成できる若者の数は限られるし、成長期の若者の養成には高度な育成技術、経験を持つ専門家集団の存在も不可欠である。

イ できるだけ多くの若者に才能を開花させる機会を与え、長期的視点で成長に合わせてその才能に最も適した種目に誘導して行くためには、日常的にプログラムに参加しやすく、かつ、成長期の間はあらゆるスポーツを経験させて身体能力を高めつつ、才能を発見することに重点を置き、徐々に専門種目に関する指導も行えるよう、総合的スポーツクラブの取組も必要と思われる。

<提言>

ア チャレンジする種目を決めた少年や団体競技に関しては、従来から地域で活動している各競技ごとのスポーツ少年団の活動が有効と考えられる。そこで、その育成能力を高めるため、スポーツ少年団に対し、フルタイムのプロコーチの派遣その他の活動支援を行うとともに、九州各県の合同で年齢別九州大会、九州各県チームの

合同合宿等を開催するなど、少年団の活動を活性化させ、各種目でトップアスリートを目指す若者のモチベーションと競争対応力を高める施策を講じることを提案する。

イ また、より確実な効果を挙げるためには、重点分野に特化した取り組みも必要である。ドイツの各州にあるエリートスポーツ学校（15歳から19歳等）や南アフリカのラグビーアカデミー（19歳から21歳）のような機関を設置し、各地から選抜した選手に一定期間の専門的・科学的トレーニングを行い、重点的に強化するといった取組は、その効果を実証されており、九州の場合、例えば、長い伝統を有する大会を開催している柔剣道その他の武道や全国レベルの強豪校を多数擁するラグビーなど、九州が持つ強みを生かせる分野について、九州各県と経済界が協力してアカデミーを設置・運営することを提案する。

ウ トップアスリートを育成するためには、トップアスリートを目指す若者が安心して競技生活に専念できる環境も重要である。学業や職業との両立に悩んだり、引退後の生活に不安を抱えていては、その才能を伸ばすことが困難である。

そこで、前述のアカデミー等でスポーツに関連する職業に関する幅広い知識・経験も併せて教育したり、引退したアスリートをプロコーチに育成するコースを設けたり、あるいは社員のリーダーを求める企業と新たな職業に就きたい選手とのマッチングを地域の実情に即してきめ細かく行う事業を実施するなど、アスリートの競技生活や引退後の生活を支える施策を講じることも必要である。

【政策（2）】

各種の国際的スポーツ大会やそのキャンプ地の誘致

＜現状と課題＞

九州各県には国際大会、全国大会の開催実績があるスポーツ施設が多数存在するが、一部を除いて継続的な開催ではなく、当該スポーツの振興や地域の活性化への効果は限定的である。また、必ずしも十分に有効活用されているとは言えない施設もある。

国際大会の開催は、開催地の知名度の向上と集客による経済効果があることは明らかであるが、著名で集客効果が大きく、スポンサーが付くことが期待できるような大会は誘致競争が激しく、誘致可能な大会は、資金面のサポートがなく、経済効果も少ない。

大会の開催地ではなくそのキャンプ地に選ばれた場合であっても、国際的な認知度の向上に寄与したり、地域のスポーツ振興や様々な地域活動の契機となる場合がある。

<提言>

- ア たとえ注目度の低い大会であっても、継続的に開催すれば、長期的には開催地の認知度向上に寄与し、様々な形で、地域の活性化に寄与することも期待できることから、健常者、障がい者、高齢者など参加対象を問わず、また、種目を問わず、様々な国際大会を誘致し、できるだけ継続的に開催するべきである。
- イ この場合において、九州各県が毎年持ち回りで、例えば、「世界〇〇選手権九州・〇〇（開催地名）大会」といった名称で開催する方法も検討し、資金面・組織面で九州各県が連携・協力することを提案する。
- ウ このような方法で、まず、九州を当該競技のメッカとし、さらに、開催する競技、大会の幅を広げ、九州をスポーツのメッカとして世界に広く認知されるよう発信することで、さらなる国際大会やキャンプ地の誘致につなげるように取り組むべきである。
- エ 様々な国際大会やキャンプ地の誘致についても、各県が「九州」に誘致するという意識で連携・協力することに期待する。

【政策（3）】

障がい者、高齢者が幅広く参加できる競技大会、スポーツの祭典等の開催による、誰もが生き生きと暮らし、社会参加できる生涯現役社会づくり

<現状と課題>

障がい者、高齢者であっても、同じ条件の者どうしの中でトップとなることを目指し、これを生きがいとして元気に練習に励む人は少なくない。一方で、勝敗にはこだわらず、みんなでスポーツを楽しむことで社会参加を続け、健康な生活を送りたいと願う障がい者や高齢者も、やはり多数存在する。

しかし、現状では、こうした方々が参加できる競技会等は、まず、数が少なく、また、チャンピオンスポーツの大会かスポーツ・フォア・オールの大会か、趣旨が必ずしも明確ではないものもある。

<提言>

- ア 障がい者であっても、チャンピオン・スポーツとしてトップアスリートを目指す姿は、万人の感動を呼び、スポーツへの関心を高めることから、健常者の大会と障がい者の大会を分断せず、障がい者部門も一つの種目として日程に組み込み、一体的に運営するべきである。また、そのためには、スポーツ施設のバリアフリー化を進め、サポートするボランティアスタッフの育成を図る必要がある。
- イ 一方で、スポーツ・フォア・オールの観点から、障がい者や高齢者を含めた年齢層別など、誰でも参加しやすい形で実施し、全国から参加者が集まるようなスポー

ツの祭典を九州各県共同で継続的に開催することを提案する。

ウ このような全国大会の開催に継続的に取り組むことで、参加者の家族やボランティアスタッフも毎年九州に集まるようになることから、障がい者や高齢者が活躍する生涯現役社会として「九州」が全国に認知され、ひいては、転入者の増加やユニバーサルデザインに取り組む新たな産業の集積につながることも期待できる。

【政策（４）】

スポーツ関連産業、健康産業等のスポーツビジネスの振興

＜現状と課題＞

スポーツに関連する産業（スポーツビジネス）のすそ野は広く、スポーツ用具産業、スポーツサービス・情報産業、スポーツ施設産業のほか、スポーツ支援産業と言えるサービス業（スポーツツーリズム、プレイガイド、広告代理業等々）、医療福祉（スポーツ整形外科、スポーツマッサージ、介護予防等）、飲食・宿泊、小売・製造（食品、医薬品、飲料、スポーツ用衣服・シューズ等々）、情報通信（テレビ、新聞、出版等）、土木（スタジアム、ゴルフ場等）、農業（芝の育成等）等々に及び、わが国での市場規模は約 1 兆円を超えると試算されている。

また、欧米のように各種スポーツのプロ化が進めば、この市場規模はさらに大きくなるものと期待されている。

しかし、一方で、既に、九州には、ソフトバンクホークスをはじめ、サッカー、バスケット等に多くのプロチームが存在するが、一部を除き、その経営は苦しく、プロ化に伴う商品開発や関連産業の市場開拓など、経済効果が十分に出ていない。

＜提言＞

ア トップアスリートの養成等やスポーツ・フォア・オールの浸透によりスポーツのすそ野を広げ、さらに、既存のプロ競技団体の取組を支援し、あるいはレベルが高い、新プロ競技の誕生を促進することにより、九州発のスポーツビジネスの新たな市場を創出するよう努めるべきである。

イ トップアスリートの養成や障がい者、高齢者も参加できるスポーツに関する具体的なプロジェクトやプログラムを実行するに当たっては、産学と連携し、その科学的知見や技術を活用することにより、健康産業など関連産業の振興と企業の育成を図るべきである。

ウ スポーツ振興施策の実施に当たっては、スポーツビジネス企業の協賛等のスポンサー獲得に向けた施策を併せて実施し、また、スポーツ振興の支援をしようとする企業と支援を望む競技団体等のニーズをマッチングさせる取り組みを行い、更なるスポーツ振興につなげるという好循環を生み出すよう努めるべきである。

【政策（５）】

九州スポーツ振興財団（仮称）の設立

＜現状と課題＞

地域のスポーツ振興に関しては、現在、県レベルや地域レベルの自治体や体育協会などが取り組んでいるが、九州レベルで取り組む組織は基本的には存在しない。

しかし、上記のとおり、九州が一体となり、連携した取組が必要である。

＜提言＞

スポーツ振興戦略と産学との連携に九州が一体となって取り組むためには、県境と行政上の各種制約から離れて、各競技、各地域、各企業の様々な自主的取組を専門的に、柔軟かつ重点的に支援し、又はリードして、より効果的な方向に導く司令塔となるプロ集団の組織が必要と思われる。

そこで、九州各県が出資し、また、スポーツ・健康関連企業の資金協力を受けて、例えば、引退したトップアスリートを雇用してプロコーチとして養成し、各スポーツ少年団に派遣したり、上記のようなアカデミーの設立・運営や、障がい者を含めたアスリートの養成と企業活動をマッチングさせるといった事業を推進する「九州スポーツ振興財団（仮称）」を設立し、その運営を支援するといった取組の検討を提案する。

以上