

道州制が導入された場合の肯定論及び懸念論

行政分野	道州制に移行した場合のイメージ（具体例） 九州地域戦略会議第2次道州制検討委員会「中間取りまとめ」 役割分担の具体的事例（ケーススタディ）等を抜粋、加工	研究会での意見（第1回～第4回までの肯定的意見と懸念を整理）		
		道州制導入の影響①（肯定的意見）	道州制導入の影響②（懸念）	
交通 社会資本	<p>(1)九州の一体的発展のための高速交通ネットワークの形成と地域の暮らしを支える交通基盤の整備（交通）</p> <p>現状・問題点等</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通基盤整備は国への要望しか手段が無く、長い時間を要するとともに、効率的・効果的な施策展開が困難 地域に密着した生活道路の整備も国や県への要望が少なく、実現には長い年月を要する。 空港のほとんどは国が設置・管理、港湾の整備も国の直轄事業や補助金に依存 <ul style="list-style-type: none"> ⇒九州が経済活動のグローバル化に対応した戦略を展開しようとしても、戦略と連動した空港、港湾整備が困難 <p>九州の一体的発展のための広域的な基幹道路の整備が困難</p> <p>↓ 地域住民のための安全対策としての生活道路整備も困難</p> <p>↓ 道州制を導入すると…</p> <p>道州制のイメージ</p> <ul style="list-style-type: none"> 九州各地域での産業活動を活性化するために、高速道路・幹線道路の整備や、住民のニーズに応じた生活道路の整備を、地域の判断で細やかにスピーディーに実施 港湾、空港、鉄道の整備も道州が主体となって効率的に行うことができ、九州の一体的な発展を目指す 	<p>【交通・社会資本関係】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○九州全体としては中央から財源が移るのが強みである。道路は間違いなく整備される。今のスキームだと何年経っても道路は整備されない。自分たちの税金は全て中央に吸い上げられ、霞ヶ関に握られている。道州になれば道路整備は進むのではないか。 ○中央へ陳情に行って補助金をもらって道路をつくるという現状を変えないといけない。税源を道州に持ってきて、自分たちで社会インフラをするんだ、自分たちの生活も工夫して自分たちで守るんだということが必要である。例えば、空港にしても、県境があるため、近くにいくつも空港があるということにもなるので、九州全体で議論する必要がある。 ○大分市、熊本市などが高規格道路をつくるとした場合、それぞれの市町村で計画するよりも九州府が作った方がいいかもしれない。 	<p>【交通・社会資本関係】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○道州制になって、別府にAPUのようなものができるかという、オール九州の中で議論をされるとそこまでは行かないかもしれない。バックアップするのも九州府ということになると、別府市にあれだけのものができてくるということは、難しくなるかもしれない。 ○例えば、福岡が中心になった場合に、福岡の情報が十分に届きやすくなり、大分県民は、福岡に歌舞伎から文化的な演劇から、美術館、コンサートまで全部福岡に行ってしまうことが予想される。また、大分で美術館が欲しくても福岡にあるから良いということになり、県立芸術会館が老朽化しても新しい美術館ができないということになる。 	
		(道州制の夢・目的)	(必要な対策)	
		<p>◆九州全体の発展戦略と連動した基幹道路の整備を促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 九州の選択と責任で財源を集中的に投資し、道路整備を短期間で集中的に行い、早期に効果を発現し、整備コストを縮減 九州の発展戦略と連動した効率的、効果的な施策を展開 <p>◆住民のニーズに応じた生活道路の整備を推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 一の市町村で完結する道路や近隣の市町村を結ぶ道路など生活に密着した道路については、それぞれの市町村が、一元的に整備・管理 市町村は、地域の公共施設や中核的医療機関への交通条件の向上、地域の中心部と周辺部を結ぶ道路整備、安全のための歩道整備などを、住民のニーズに応じて柔軟に実施 <p>◆経済活動のグローバル化に対応したゲートウェイ機能の充実強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 道州に港湾整備、空港整備を一元化し、経済活動のグローバル化に対応するためのゲートウェイ機能の充実強化や国内外の地域との長距離交通ネットワークを促進 九州内、国内外に開かれた海・空の拠点施設と、各都市や各産業拠点を効率的に結ぶ道路などの整備により総合的、効果的な産業振興施策を展開 	<ul style="list-style-type: none"> ○東九州新幹線、熊本大分自動車道の整備、九四架橋で大分と愛媛を結びつける。 ○交通ネットワークを整備していくことを考え、将来的に九四架橋で佐賀関、佐多岬が結ばれ、高速道路交通網が整備されれば流通の状況が一変する。 ○産業道路、工業道路は直線で行って帰るといものであるが、色々な所に周遊できるような観光道路が整備されれば、道州制の楽しみもある。 ○九州全体で隣の県も合わせて、色々な町がある真ん中あたりに高速ネットワークのような道路を整備し、放射線状で、中心部に救急搬送ができる医療機関があり、ドクターヘリを上手く配置することで県境付近に住んでいる人が救急搬送できるようなことができるといい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○会社の本社を大分に置いてやっていくことが難しくなっている。アクセスの問題と関係者が福岡に集中していることによる。福岡ならみんな日帰りでも会議ができるが大分ではできないため、福岡に本社がないと機能しない。交通インフラの問題が一番大きい。 ○大分市から宮崎市に行くには東京に行くよりも時間がかかる。九州を道州制にするには、まずインフラの整備が必要ではないか。道州制に行く前にその前提を解決しておかなければいけない。このまま州都が福岡になれば、大分は九州の辺境になってしまう。 ○西九州と東九州とは違う。道州になると西九州寄りの開発になるのではないか。東九州はどうするのかという青写真を持っておかないと西九州に飲み込まれる。

行政分野	道州制に移行した場合のイメージ（具体例） 九州地域戦略会議第2次道州制検討委員会「中間取りまとめ」 役割分担の具体的事例（ケーススタディ）等を抜粋、加工	研究会での意見（第1回～第4回までの肯定的意見と懸念を整理）	
		道州制導入の影響①（肯定的意見）	道州制導入の影響②（懸念）
交通 社会資本	<p>◆幹線鉄道の高速化や地域鉄道の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道に関する許認可や財源を道州に移管し、九州の総合的な高速交通ネットワークの形成を促進 ・人口が減少する中でも鉄道として維持すべき路線に対して、地域鉄道を支援するための地域の実情に応じて柔軟に対応 <p>◆くらしに密着した地域の交通手段を確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスや離島航路などに関しても、地域の実情に応じた柔軟な交通政策を展開し、地域のくらしに密着した移動手段を確保 <p>(2) 河川の一元的管理による地域の個性を活かした安全安心な河川づくりと地域社会と住民生活を支える水資源の確保（社会資本）</p> <p>現状・問題点等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一級河川の管理は国（国が指定する区間は県管理）、二級河川は県で行っており、住民はどちらが管理しているか分かりにくい。 ・水利権の許可については、国が多くの権限を持ち、水利調整も複数の県を流れる河川の場合、対応が困難 ・ダムは、国、水資源機構、県等がそれぞれ建設・管理し、利水者の取水量はダムごとに決められ、ダム間の融通ができない。 ⇒ 河川の一元的な管理ができず、国との協議・調整に多大な労力、時間が必要。総合的な河川環境整備や保全も困難。 自らの判断と責任による一体的な水利調整も困難 <p>↓ 道州制を導入すると…</p> <p>道州制のイメージ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国の河川管理の権限を地方に移し、地域住民と連携した地域の個性を生かした安全安心な河川づくりを実施 ・渇水時には九州広域内で貯水率の高いダムから優先的に水供給を行うなど、住民に安定的な水資源を確保 <p>◆河川を道州管理の広域河川と市町村管理の地域河川に変更し、地方が河川管理全般を担う</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現行の一級・二級河川を複数の市町村を流れる「広域河川」と一つの市町村内で完結する「地域河川」に区分し直し、広域河川は道州、地域河川は市町村が全域を一元的に管理。 ・一貫した河川整備計画の策定が可能となり、国との協議・調整や住民との重複した意見聴取等の無駄を排除 ・治水対策も河川管理者ごとの調整等が不要となり、効率的に実施 <p>◆河川流域の個性を活かし、住民と連携した川づくりを展開</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道州や市町村が河川を一元的に管理することで、環境、まちづくり、教育、観光など、総合的な視点で地域の個性を活かした川づくりを展開。住民、NPO、行政等の連携による広域的な取組が可能。 		

行政分野	道州制に移行した場合のイメージ（具体例） 九州地域戦略会議第2次道州制検討委員会「中間取りまとめ」 役割分担の具体的事例（ケーススタディ）等を抜粋、加工	研究会での意見（第1回～第4回までの肯定的意見と懸念を整理）	
		道州制導入の影響①（肯定的意見）	道州制導入の影響②（懸念）
交通 社会資本	<p>◆広域的な水利調整を道州がスピーディーに実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・水利調整は関係機関も多く、多大な時間を要するため、水利使用に係る権限を地方に移譲し水利権許可の審査期間の短縮などにより、機動的かつ迅速な対応が可能 ・国の出先機関の廃止・統合や市町村合併が進み、協議が簡素化されるため、渇水時の迅速な水利調整が可能。特に複数の県をまたがる河川を対象とした広域的な水利調整には効果的。 <p>◆全てのダムを道州が一元管理することで、渇水時の断水を回避し、住民生活を守る</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道州が一元的にダムの管理を行い、ダムごとの取水権を廃止し、複数のダムについて一体的に取水権を付与するプール制を導入することで、渇水時に貯水状況に応じた弾力的・効果的な運用が可能 ・県境にとらわれない水資源の広域的な活用が期待でき、水不足に苦慮している地域へも有効な対策が可能 		