

## 第5回大分県道州制研究会議事録

開催日時 平成20年11月28日(金) 14:30～16:30

開催場所 トキハ会館5階 カトレアの間

出席者 (委員) 高橋靖周(座長)、足利由紀子、石川公一、嶋崎龍生、嶋津義久、辻野功、津村哲也、長野健、西村昭郎、花田寛、村上和子、村山正幸、山本勇、幸重綱二(敬称略)

(後藤委員、佐藤委員、鶴田委員、林委員、宮崎委員、吉村委員は、都合により欠席)

(事務局) 広瀬知事、村上行政企画課長、各部主管課長等

(高橋座長)

定刻となりましたので、ただ今から、第5回「大分県道州制研究会」を開会いたします。議事日程に入ります前に、知事からごあいさつがありますのでどうぞお願いします。

(知事)

皆さん、こんにちは。本日は、師走という大変忙しい時にお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

この道州制研究会も回を重ねて参りました。先日、九州地方知事会と九州の財界で組織しております九州地域戦略会議におきまして、道州制の第2次答申を出しました。

私は、いつも思っているのですが、その報告書を見ても、道州制をやるといいなというファイトが湧いてきません。道州制にどんな夢があるのかということを書くべきではないかと言っているのですが、私の要求が悪いのか、委員会の頭が固いのか、まだまだおもしろそうなものは出てきておりませんが、そういったように色々なところで議論が進んでいるわけでございます。

我々としても、おかげさまで随分議論が進んできましたけれども、これからもご熱心にご議論頂いて、どんなことが起こっても、県民が困らないような勉強だけはしておきたいと思っております。どうぞよろしくをお願いします。

(高橋座長)

どうもありがとうございました。

それでは、本日の日程等につきまして説明をいたします。

まず、事務局から資料の説明がございまして。

続きまして、「道州制に移行した場合の県民にとってのメリット、デメリット」、現状の課題等を踏まえながら「こうあってほしい」という夢などにつきまして、前回に引き続き、分野ごとに深堀をしていきます。

まず、「交通・社会資本」分野についてのご議論を頂きまして、その後に「経済・労働・国際」分野についてのご議論を頂きたいと思います。

さらにその後に、この研究会での議論についての取りまとめをどういう形にするかについて、委員の皆さんにご意見を頂きたいと考えております。

それでは、本日の配布資料につきまして、事務局の方から説明をお願いいたします。

(村上課長)

資料説明

(高橋座長)

ありがとうございました。

ただ今の説明につきまして、何かご質問、ご意見ございませんでしょうか。

長野委員どうぞ。

(長野委員)

私の個人的な意見になるかもしれませんが、色々な説明の中に九州という表現が何度も出てきます。各県で条件や状況が違うにもかかわらず、九州というまとめ方を自然にしすぎているのではないかと思います。九州各県という表現を使っていたきたい。

九州という一括りで説明をされますと、九州が一つにまとまっているという誤解を受けますし、九州各県が独立してそれぞれ違う意見を持っているわけですから、最初から九州、九州とまとめて頂くと誤解を受けるのではないかと思います。九州は地理上、一つの地続きでまとまっているだけで、私は九州としてまとまっているとは思いませんので、あまり簡単に九州をまとめて頂きたくないと思いますが、いかがでしょうか。

(村上課長)

今回の資料の3-1、3-2につきましては、九州地域戦略会議の答申を参考にしているところありますので、やや必然的に九州という言葉が多用されているところですが、決して道州制導入ありきということではなく作成しているつもりです。

誤解を招いた部分については申し訳ございません。

(高橋会長)

そういうことですので、皆さんも意識する時には九州各県、九州といっても今のようなご意見がございますので、慎重にお使いを頂ければありがたいと思います。

他にございませんか。辻野委員どうぞ。

(辻野委員)

今の長野委員の九州に絡めてですけれども、参考資料の経団連資料81ページですが、よく九州がまとまればオランダ一国と対抗できる、それくらいのウエートがあるということで、肯定的に引用する機会が多いのですけれども、実は反対でして、ヨーロッパではオランダ一国では生きていけないから、EUになっているというところがあります。

例えば、オランダの人たちは、オランダ語だけでは生きていけない。ヨーロッパでドライバーが一番多いのはオランダ人ですけれども、オランダの人たちは自分たちだけでは生きていけないので、英語をマスターしているからヨーロッパ中運転できる、運転手が勤まるということになります。

ヨーロッパでは、オランダやベルギー規模では生きていけないというようなことがあり、オランダ一国規模に九州が匹敵しているからといって、九州で一つというようにはいかないという側面があることも、念頭に置いておいていただきたい。

(高橋座長)

今、辻野委員から貴重な意見がありました。付け加えて、私見をちょっと申し上げますと、日本は日本だけでは生きていけない。やはりアジアが一つの圏を作らないと、アメリカがあつて、EUがあつて、日本が生きていけるのかという問題もあるということを念頭に置いて議論して頂きたいと思います。

他にご意見ございませんか。ないようでしたら議題に入らせて頂きます。

それではまず、事務局からご説明のありました「交通・社会資本」分野について、道州制に移行した場合の県民にとってのメリット・デメリット、現状の課題等を踏まえながら「こうあってほしい」という夢などにつきまして、ご議論を頂きたいと思います。

ご意見が出てきませんので、座長の権限におきまして、指名をさせていただきます。

幸重委員、お願いをいたします。

(幸重委員)

交通ということですが、自分の仕事も交通業ということもあって、少し考えていることをお話申し上げたいと思います。各県が道州制になりまして、果たしてどういう良い影響、悪い影響が出てくるかを考える時に、一番大事なことは交通インフラがどうなるかということであろうと思いますし、現在でも九州の中でも大分の交通インフラというものは最悪でございます。

これは私ども観光業をしている者から見ましても、大分の場合は、大分に来ますと周遊性、回遊性というものが全くありません。北九州から大分に来るのに工業地はありますが、道路は十分とは言えません。これは東九州自動車道の問題ですが。

それから、大分から宮崎に行くというのも全くできていません。大分から熊本というのもなかなか厳しい。これは産業道路というよりも観光道路としてみた時に、その役割というものが非常に悪く、特に福岡に上がってきた九州の観光客、それから海外からの観光客、特に最近多かった韓国の方は、福岡に上陸して温泉、ゴルフを求めて大分に来るという訳ですが、それからの広がりが見られない。こういうのは道路になってくるのですが、今でもこの道路が難しいのに道州制になった時に、どういうふうに広がりを見せるのかということに大変不安があります。

遅れているから、遅れているところをどんどん良くしようということになって頂ければ、大変ありがたいが、さらに一極集中のような形になると観光面では非常に悪くなっていくのではないだろうか。今回の資料の色々なところで交通が出てきますが、一項目入れて観光というものを取り上げて頂けたら良いのではないかと思います。九州の中での一番の役

割というのは、産業、工業のどれがどうというわけではありませんが、観光というのは非常に大きなウエイトを占めていると思います。特に大分の場合には、観光面でのとらえ方というものが大事になってくるのではないかと思いますので、道路のインフラということが一番申し上げたいと思いますし、ビジット・ジャパン・キャンペーンも一千万人を日本に呼び込もうということで、まもなく実現は可能になってくると思いますが、そういった時に一番ウエイトが大きいのが九州だと思います。

そのためには、観光という部門から光を当てるということが良いのではないかと思います。

(高橋座長)

どうもありがとうございました。それでは医療の関係から、交通・社会インフラといった点をどうお感じになるか、嶋津委員をお願いします。

(嶋津委員)

医療に関して申し上げますと、地域密着型でないと医療は成り立っていかないわけで、道州制がしかれまして交通体系も良くなったとしても、医療に関しては一部の恩恵しかない。

例えば、ドクターヘリの問題がありますし、特殊な疾患に関しては他県に依頼をせざるを得ないという場合がありますけれども、そういう場合を除いては県内で、しかも県内でも各地域できちんと対応しなくてはいけないと考えていますから、道州制がしかれて恩恵があるのは非常に少ないのではないかと考えています。

(高橋座長)

ありがとうございました。この件につきまして、花田委員、いかがでございましょうか。

(花田委員)

電力の場合には県境がございませぬので、それについての利点等については前の研究会で申し上げさせて頂きましたので、この件は控えさせて頂きますが、一つアジアとの交流を今後目指していくという点では、九州各県全体を見ますと、経済面に限らず観光、文化、学術、教育、福祉など色々な面で各県が協力して対応できるような広域的な交流の必要性があるのではないかと考えております。

アジアに近いという地域性がありますので、そういう九州のポテンシャルを活かしまして、各県がばらばらではなくて、これからはまとまってそういうものにあたるといって、例えば九州の自治州ができた場合には、外交面、あるいは税制とか貿易とか色々な面で、アジア各国と対等につきあえるようなものが出来れば良いと思っております。

(高橋座長)

ありがとうございました。他にどなたかございませぬか。辻野委員どうぞ。

(辻野委員)

道州制実現のための基礎的な条件で、交通インフラの確立は前提条件だと思います。

道州制が出来たら交通インフラが進むというのではなくて、道州制になる前に前提条件としてある程度交通インフラの整備がなされないと、例えば宮崎はどうなるのか。州都がどこになるとほぼ同じような条件で、九州の何処に居てもそう不便を感じなくて移動が出来るということが道州制の前提でないといけない。

道州制が出来たら交通インフラが出来るというのではなく、道州制の前提として一定程度の交通インフラの拡充、高速道路、JRの複線化などがある程度進まない、実際問題として道州制の実現は尚早と言わざるを得ないのではないかと。道州制を実現するためにも、九州全体で見て平均的に交通インフラの整備が必要だと思っております。

(高橋座長)

貴重な意見ありがとうございました。他にご意見ございませんか。

(村上委員)

夢ということで、現実離れしているかもしれませんが、道路の整備費を九州でということになった場合に、今までは各県ばらばらに陳情してうちのここに作ってほしい、あそこに作ってほしいということで九州にそれぞれ色々な道路が出来ていますが、つながっていない、寸断されているということが今の現実だと思います。

都心部のように地下鉄や新幹線がたくさん走っているということではないので、道州制になっても車での移動が非常に重要ではないかと思えます。

そうした時に、イメージとして例えば鳥栖ジャンクションがわかりやすいと思いますが、あそこに行くとあそこから佐賀、長崎に行ったり、福岡、熊本に行ったりというようになっています。あそこは九州の北寄りですが、もう少し中央寄り、それから南の方というように三カ所ぐらい九州のセンターになるような所、背骨になるような所を設けて、そこから放射線状に高速ネットワークのようなものが出来れば、例えば高度の医療センターのようなものをどこかに作ったり、それぞれ各地で作った産業、農林水産業などの製品といった品々を安く速く輸送できるのではないかと思います。そうすることによって、九州のものは輸送コストが安く、新しい鮮度のいいものが手元に届くというようになると思えます。

また、大学なども特色を持たせて、高度で専門的なこれからの暮らしに役立つような学部、大学をまとめたとしたならば、交通ネットワークがしっかりしていれば、何もそこに住まなくても、大分から一時間ちょっとで大学まで通える、どこかからそこに通えるということになれば、あまり大きな人口の移動がなくて地元から通える、その代わり通学に関して通学費のようなものを支援していくと、若い人たちがあまり移動しなくて済むのではないかと考えています。

(高橋座長)

ありがとうございました。他にご意見ございませんか。石川委員どうぞ。

(石川委員)

今、大学というお話が出ましたが、確かにうちの大学も教員免許を取るために京都まで行くということになっております。私立大学、国公立大学（法人化していますが）の大学

間での機能分担、具体的には単位の互換性、県内では大分大学をはじめAPUもそうですし、みんなそういう方向に進んでいます。

一人ひとりの先生にしたって、私はたまたまこの大学に在籍しているということがあります。子供たちの勉強したいという気持ちに応えるためにも、九州管内は少なくとも3つくらいジャンクションを作って子供たちにも通わせてあげたい、あるいは子供たちの夢を一步でも実現に近づけてあげたい。そういう意味でも道州制の導入は、色々ご意見はあるでしょうが肯定的に考えたいと思っております。

(高橋座長)

ありがとうございました。他にいかがでしょう。

(知事)

山本委員、魚の出荷などを考えるとどうでしょうか。

(山本委員)

ご案内のとおり、大分県では6月に佐伯まで高速道路が開通し、利便性が良くなりました。また、佐伯から宮崎県に向けて高速道路の整備が着々となされようとしていますが、今世界が百年に一度という大変な状況にある中で、金がどういうことになるのか、今言われるように国からの税源移譲がなされないことによって、市町村が大変な状況になっている、本来の向こう10年間の合併する前の約束事が必ずしも守られていないのではないかと思います。そうであれば今日のような状況はなかったのではないかと思います。

ただ、今日のように世界経済、日本経済が大変な状況になっておりますので、住民サービス、経済の浮揚を図るために、効率化を上げるために道州制ありきということで議論がなされなければいけないので、国の実態がこういう大変な時期にスムーズに運べるのか疑問であります。

道州制の前に、高速交通道路体系、これは九州全体を通す形、完成する形、これも数年かかるでしょうが、ようやく県南にも光が当たってきた中で、道州制が一気に進むと、そういう道路はもういらぬ、小さい地域の道路はいらぬということになると、マイナス要因も発生すると思われる。

ただ、今知事さんが言われるように、水産業も東南アジアに向けて色々な市場開拓をしていることはご案内のとおりであります。今現場では、原油の高騰よりも円高、ウォン安といった海外通貨に対しての円高の打撃の方がはるかに原油の高騰よりもボディーブローとして効いてきていますので、世界経済と日本との兼ね合いを見る形で、本当の姿がどういう形が一番良いのか、どういう段階で、どういう時期に道州制を導入していくのが一番良いのかということをも十分検討して頂きたい。やみくもに突っ走るだけということには疑問があります。

(高橋座長)

ありがとうございました。他にございませんか。

私に言わせて頂きたいことがあります。4年前のことですが、東九州自動車道を早く作

ろうということで、日本青年会議所の九州の人たちが立ち上がりまして、百万の署名活動ということ掲げてやり始めました。4年前の6、7、8月の3ヶ月でやろうということでしたが、目標掲げてやったのになかなかうまくいきませんでした。

私どもも経済同友会として、応援をし、どんどんやっていきました。その時、どんどんやったのは、国に任せていたらどうにもならないということで、九州は一つと言いますが、西の方は高速道路も通って、新幹線も一部通っています。あと2年もすれば西の方は全部通るということでしたが、こちらの方は高速道路は全然通っていませんでした。

日豊線で特急に乗りまして、佐伯から延岡に行く間、単線ですけれども、特急のスピードが落ちるんですね。車窓から見えますと墓石の字が見えるというんですね。これでも特急かということなんですね。特急であるにもかかわらず、ワゴンサービスも来ないという状況でした。あまりにもひどいので、JR九州の石原社長に何とかしてくれと直訴しました。そうしましたら、石原社長は全く同意見ですと言いましたが、その後、昔の国鉄ならあなたの言うとおりにしたでしょうが、民間企業になったのでリターンのないところに投資は出来ないと言われました。

経済原理からいったらそういうことになるんですね。私も大きな理屈はよくわかりますので、わかりましたと言いました。JRよりも高速道路をまず作るのだと思っていましたので、4年前、百万人の署名活動をどんどんやりました。結果は、1ヶ月延ばして6月から9月で189万人の署名がとれました。これまでの高速道路の署名活動で一番とれたのは、署名が30万人でしたので、すごい数字でした。

そして、189万は語呂合わせしますと「いちはやく」ということになります。地域住民の声が天に届いて、神様が東九州自動車道はいち早く整備しろというお告げを出したということになったわけですね。それを持って国会や国土交通省に何とかしてくれと言って、やっとその翌年に道路の整備を決める国幹会議（国土開発幹線自動車道建設会議）で認められました。認められましたが、いつ出来るかという、4年前に日本道路公団が民営化されまして、東日本、中日本、西日本に分割されて、九州を担当する西日本高速道路株式会社がやることになりました。その時の計画が11年かかると言われました。それを早くしてもらおうということで、10年ということで頑張ってもらっているところです。

それでは、ここで全部出来るかという、道路は採算に合う有料道路は民営化した会社でやりますが、そうでないところはどこがやるかといいますと、新直轄方式ということで、やり方は色々ありますが、国がお金を出さないと通らないということになります。

したがって、国の道路を作る予算がないと完成しないという事情があります。これは一刻も早く通してもらわないといけない、先ほど辻野委員から道州制議論の大前提ではないかとおっしゃられましたが、私もこれは道州制になってから作るのほとんどでもないと思っております。辻野委員と全く同じで、こういう議論をする時には、まず東九州自動車道を完成するという事は当たり前のことです。

道路というのは血管と同じでございまして、循環型にしないと効果が上がりません。そういう意味では東九州自動車道は、議論の大前提ということで進めないといけないし、循環型ということであれば、先ほど村上委員が言われたように、鳥栖だけではなくて、他の所にも結節点を作らないと不便であるということになると思っております。

座長が勝手なことを言って申し訳ございませんが、この交通と社会資本分野については、

他にご意見ございませんか。

(長野委員)

今、高橋座長がおっしゃったように、循環ということが非常に大事だということはよく言われます。人間の体の健康もそれに値します。他の要素として「循環」と「速さ」と「量」があると思います。大分の交通機関がそのうちのどれを満たしているかと言いますと、全部満たしてないのではないですか。よそに比べて3要素はどれも無いのではないのでしょうか。速さは飛行機をうまく利用すれば、ある程度カバーできるということはあるかもしれませんが。

私は個人的に神戸によく参りますが、新神戸駅は同じホームで3分おきに新幹線が出ています。新幹線も速いもの、中間のもの、ものすごく速いものというように何通りかあります。1分おき、2分おきというように新幹線が出ています。よほど気をつけないとお年寄りには新幹線を乗りこなすのは難しいと思います。今の世の中は新幹線を1分ごとに気をつけないと1分乗り間違えると大変なことになるぐらいになっています。

速さにおいてもほど遠いと思われませんが、飛行機をうまく利用すれば速さの部分はカバーできそうですが、量の部分は、速さがあるからたくさん乗るとか、便利だからたくさん乗るとか、循環性があるからたくさん乗るとか、量というのはそれに関連すると考えられます。そういうものがなければ、大分はものすごく時代遅れといえますか、ほど遠い状況にあるのではないかと思います。

(高橋座長)

ただ今、交通と社会資本分野については、ご意見がだいぶ出ましたので次の議題に移りたいと思います。

(知事)

交通と社会資本インフラについては、その通りだと思います。今、大分県は道州制を論じられるだけの循環性があるかという、皆さんおっしゃるように循環性がないと思います。辻野委員からはこういうものを論ずる前提として、少なくとも社会インフラぐらいは平等に整備されることが大事だという大変貴重なお話がありましたが、その通りだと思います。ただ、これも実はいつまでもそういう訳ではなくて、東九州自動車道でも蒲江から北浦までは平成24年度には開通ということになっておりますし、あとの所も蒲江～北浦が出来ているのということで、あと2年くらいで行くだろうと。北の方の中津もそういうことになるということで、そんなに東九州自動車道も遠い話ではないと思われま。

そういうことになってくるとその辺りの条件はだいぶ整ってくるということは考えておいて頂きたいと思います。

(高橋座長)

知事さんから、非常に心強いお話がございましたけれども、当然それは国家予算付きということでございますね。

(知事)

当然でしょう。大分県はたくさん求めておりますから。

(高橋座長)

ありがとうございます。

それでは、次の経済・労働・国際分野についての問題に移りたいと思いますが、ご意見いかがでございましょうか。足利委員どうぞ。

(足利委員)

ここにフードアイランド九州ということで、輸出も含めて九州の農産物をというお話が書いてあります。今年、知事さんと一緒に地球温暖化防止のシンポジウムに出させていただきましたが、今非常に地球温暖化防止の問題も深刻になっておりまして、二酸化炭素の排出の規制もこれからだんだん厳しくなってくると思います。

そういう中で、私はフードマイレージを上げないことも非常に大事なことだということをお話させていただきました。食物を、農産物を外に持って行くことも大事だと思いますが、地産地消で地域で出来たものを正當に評価をして、生産者からきちんとした値段で買って地域で消費するということが、輸送しないという意味からも大事ですし、地域のものを育てていくということでも、それから生産者のためにもきちんと評価をつけて地域の中で消費をしていくことが非常に大事だと思っています。

そういう意味で、入ってくる輸入食品の問題であるとか、これから水の問題、食の問題というのは、少し先には必ず出てきて外国からものが入ってこないという時代になる可能性もある訳です。外に目を向けることも大事ですが、少し後ろ向きの発言になりますが、もう少し地域内で、コンパクトな地域の中できちんと農業、水産業、林業を見直しながら、きちんと正當な評価をつけていくということをする方が先なのではないかと思っています。

(高橋座長)

貴重なご意見ありがとうございました。それでは嶋崎委員いかがでございましょうか。

(嶋崎委員)

座長、それ以外のことも触れさせて頂いてもよろしいでしょうか。

(高橋座長)

どうぞ。

(嶋崎委員)

この資料3-1と資料3-2のイメージなんですけれども、先ほど事務局の方からは九州地域戦略会議の九州モデルの答申ということも触れましたけれども、それも参考にして作っているということですのでよろしいのでしょうか。

(村上課長)

はい。12のケーススタディというものが答申の中で示されておりまして、基本的にはそれをそのまま交通・社会資本という分野ですとか、以前地方制度調査会がくくっていた分野ごとに少し再整理しているだけでして、内容はほとんど一緒です。

(嶋崎委員)

私、これまでの論議の中で、何回か申し上げてきた意見の中に、道州制の問題というのは、九州地域戦略会議が、今度、答申を出したということになっているのですが、ここでマスコミの問いに対して長崎の知事は、なぜ必要なのかということに対して、人口減少に見合った行政のあり方を考えていかなければならないので、道州制が必要だと言っている。

しかし、これは全くわからない。起承転結で言えば、起から始まっていきなり結に行っていて、途中が欠けている気がしてならない。

それと町村会ですとか町村議会議長会も実はこの道州制には真っ向反対ということをはっきりしている訳です。これだけ対立している状況の中で、片やこの九州地域戦略会議はここまで行って報告書をまとめましたということになっている。

これはなぜなのかということを考えていくと、この報告書の中にビジョンとか、目指すべき方向性とか、望ましい形ということは書いてありますが、なぜ地方分権ではなくて道州制でなければならないのか、その根っこの部分がどうしても欠けているのではないのか。つまり知事の答えも減収に直面した場合の企業と同じだから道州制がいるんだと一刀両断に言っていますが、これは一般の県民が読んでも何のことか全くわからないし、多くの方々はこのふうな考え方になっているのかと思わないこともありませんが、私はどうしてもそこをもう一回、何らかの形で整理する必要があるのではないかと思います。

そうしないと、これをどこまで論議していっても、まとまることにはまとまるかもしれませんが、これだけ多くの問題があって、真っ向反対と言っている勢力も相当ある中で、どうも本当に道州制が必要なのだという、その必然性が見えてこない。おそらく、経済界が中心になってやらざるを得ないということもあって、経済界が引っ張っているのではないかと思います。それは私も分かります。経済がある程度、低成長であれ、中成長であれ、発展していかなければ経済、産業は回らないわけですから、回すためにはこういう形に持っていかなければならない。

それは少子高齢化の中で、このままではじり貧傾向だからある程度それを大まとめにすることによって、もっと効率化、簡略化し、産業界を発展させ、それにいろんなものに枝葉を付けていくということだと思いますが、そこをもう少し堂々と発言をしないと、主役の部分の部分が欠けてしまっているのではないかと思います。

それから労働で申し上げますと、本当に道州制にして、産業界も労働も経済もうまくいくということになると、労働界で言わせて頂くと、一番良いのは今自分の住んでいる所で働けることが一番良いのです。それから考えさせて頂くと、せっかく道州制にして頂けるのであれば、産業界をうまくばらまいて頂けるかどうか、例えば福岡は人口に応じてこれぐらいの産業界を持って行きましょう、大分はこれぐらい持って行きましょうということが出来るかどうかということが引っかけられます。おそらく産業界、経済界の方々はいちいち効率的、つまりより安い所に、より安く良い製品を作れる所、色々なコストを考えるとより海に近い所であるとか、高速道路が整備されている所に工場を持って行ったりするでしょう。山

の中には間違いなく持って行かないでしょう。それが九州を均てん化させるという意味で、果たして均てん化させきれるかどうかということ考えた時に、やはりどこかに集中していくことになるのではないかと思います。

そうすると経済が回らなければ、結局、その地域そのものが衰退をしていくということを考えれば、道州制にしたけれども栄える地域とそうでない地域が明確になっていって、結局、田舎に住んでいる人は街に出てきなさいという方策しかなくなるのではないかと思います。

(高橋座長)

ありがとうございました。道州制の問題の核心をついた意見だと思います。知事さん、ちょっとご意見をお願いいたします。

(知事)

嶋崎委員のお話、大変ごもっともだと思いますけれども、それは無理でございますよね。

道州制になって、強い州政府が企業を地域にバランス良くばらまくということは、もちろん誘導策などにより行うことも考えられますが、行きたくない所に行けと言え、そう言うなら九州には行かなくて中国に行きますと言われるだけの話ですから、それが今の厳しい競争社会だと思います。

そこまで言われると、この道州制の話はなかなか進まないのですが、それは今の道州制を作っても無理だし、作らなくても無理な話なので、そこはあまり議論をするのは難しいと思います。

ただし一極集中が問題だから、我々はそういうことのないように全国を7つでも9つでも州を作ってそこでやるということになると、少なくとも東京一極集中が9つには分散されるのではないかという話がある訳ですけども、そういう面は大事だと思いますが、なかなか企業をバランス良くばらまくということは道州制と言えども無理ではないかと思えます。

(高橋座長)

ありがとうございました。他にご意見いかがでございますでしょうか。辻野委員どうぞ。

(辻野委員)

働く場所がやはりないと、みんな逃げ出したくなる訳で、どんどん逃げ出すと病院も全部成り立たなくなって、共同体は崩壊してしまいます。

道州制であろうと都道府県制であろうと、交通インフラの拡充、海に近い所の方が有利かもしれませんが、交通インフラで高速道路があれば、例えば日田に企業が出てきてくれるというのは高速道路があるからだだと思います。それは竹田と違うということがある訳です。だから竹田の方にも高速道路などを作ってあげない限りなかなか難しい。

道州制であろうとなかろうと交通インフラは要になる、企業進出してもらい、働く場所の確保の最前線になると思います。

(高橋座長)

ありがとうございました。交通問題、社会インフラの問題は非常に重要でございますが、それだけという訳にもいきませんので、経済、労働、国際の問題について、村山委員いかがでございますでしょうか。

(村山委員)

一番最初の発想の段階で、道州制を導入する時にはできるだけ、大分県民のサイドで道州制の判断をして頂きたいという根本があったと思います。

それで感じているのですが、私がもし福岡県民だったら、道州制に対して非常に前向きに、積極的に考えるのではないかと思います。どうしても大分県民として考えますと、道州制の導入というものは、大分県は九州の中では最も不利な状況の中で、考えざるを得ないような感じがいたします。

先ほどから、道路網の整備であるとか、いろんな形で立ち後れており、宮崎県と同様に厳しい面があると思います。その中で発想していく時に、労働とか、福祉とか、国際分野とか、恵まれている福岡とか鹿児島とか熊本だったら提示できるけれども、それが大分県民にどういうものが提示できるのかということ、具体的な夢などをどの程度提示できるのかということが大事ではないかと思います。

例えば、先ほどオランダの話がありましたけれども、EUの本部があるのはイギリスでもフランスでもドイツでもなく、小さなベルギーという国のブリュッセルにあったはずであります。そういうことを考えますと、ヨーロッパの人たちは、ヨーロッパの連合を考えた時に、皆さん色々知恵を出し合って、均等に発展をしていくために、たぶん小さな国の便宜も図っているのではないかと思います。

そういうことを考えますと、大分県は、知事さんの提唱で道州制に先進的に取り組んでいます。それだけ逆に言えば、道州制が導入される時の弊害は、大分は厳しいものがあるのではないかと考えています。

その時に、大分県民にこういう夢があるんですよ、こういうことが実現できるんですよといったようなものが提示されることが非常に大事ではないかと思います。いたずらに道州制と言われてみてもピンと来ない。九州の中で、一部の産業とか、一部の県民は道州制を非常に肯定的に捉えると思います。大分県の中でも一部の産業や一部の市民は肯定的に捉えると思います。

例えば、福岡に近い中津だとか日田とかそういった人たちの中には、かなり、大分の県南とか豊肥とか大分市内よりも、あるいは国東とも全然感覚が違うのではないかと思います。

大分県の中でも光と陰の部分があるということを考えますと、道州制にとって一番厳しい立場に置かれている大分県民に夢と希望と何か具体的な目標みたいなものが提示できるようなものがあれば、道州制というものは非常にメリットがあるのではないかと思いますし、それがなければ、非常に厳しいと感じております。

(高橋座長)

ありがとうございました。西村委員いかがでございますか。

(西村委員)

観光の面で、東京でアンケートをとって、九州各県と北海道で東京の人にどちらが旅行地としてのイメージがありますかという、圧倒的に北海道というイメージを持つ人が多いというアンケートの結果をよく見えています。

九州各県で九州観光推進機構ですとか、何年も前から、観光としては九州は一つということでPRはしていますけれども、今のところあまり成果は現れていない。北海道に対抗できるまでは、まだまだ九州が一つの観光のイメージとしてはなっていないのではないかと思います。だから道州制になったら、すぐに九州は一つでイメージが上がるとは思えません。

それから、九州に来る観光客、国内は団体が減っていますので、韓国、東アジアからの観光客を取り込まないといけないというふうになっています。今、別府は、これは昔からの別府市の取組によるものと思いますが、韓国人観光客は、日本に来ている200万人のうち、20万人が別府に泊まっており、別府が非常に勝っているわけでございます。

東アジアから九州全体に観光の誘客をした場合に、たぶん大分県としては減るだろうと思います。九州には来ても、交通インフラの面もありますので、別府、大分県は減るのではないかと思います。九州としたら、観光で増えるかもしれませんが、大分県としては九州の中で埋没してしまうのではないかと思います。

ですから、先ほど嶋崎委員もおっしゃっていましたが、九州の観光の魅力を維持して上げていくためには、大分もそうですが、大分の中でも周辺地域に人が住み続けてたくさんいて活性化しなければ、九州も良くならないし、大分も良くならない。そのためには、道州制になったら、不便になると思われる周辺地域に住む人に一番先にスポットを当てて、そういう人たちが道州制になったらメリットになるということにならない限りは、観光面についてはメリットがないのではないかと思います。

(高橋座長)

ありがとうございました。他にご意見ございませんでしょうか。

山本委員どうぞ。

(山本委員)

資料に道州制のイメージというページがございますけれども、これを見ると本当に現実がわかっているのかな、絵に描いた餅ではないかと感じます。

九州で農林水産物を一括りでブランド化できるわけがない、今、それぞれ生産者の顔が見える、個々の顔で物を売っていく時代に、くっつけば一つのブランドとしてそれが流通していくなんで、あまりにもこの資料は現実がわかっていないと感じます。

また、担い手育成確保とありますが、今までも相当言われてきたことですし、対応されてきたことですが、担い手が育つ、確保できるということは、農林水産業に就いた時に生活が出来る、生計が保てるということが根本になれば誰もその産業に着業しないし、まずもって生活できるということが基本にあると思います。

先ほど、足利委員さんが私の言いたいことを全て言ってくれました。国で作った日本の食糧自給率は50%を切ろうとしている中で、本当に日本国民が国産の産品を大事に思っているのかどうか。安ければ良いのではないかというような形であって、誰が本当にその産業は業として存続できるということを考えているのか、こういう一括りで考えることは間違いではないかと思えます。

例えば、資料の一番下にありますが、九州の豚肉、九州のサバとありますが、ご案内のように大分県の関あじ、関さばは他の産地の数倍もするというのに、本当に九州サバといったことになるのかと言えば、なりようがない。こういうことをイメージとして書くこと自体が認識が不足しているのではないかと考えます。

(高橋座長)

どうもありがとうございました。他にご意見ございませんでしょうか。

これは、直接この議論にどうかと思いますが、嶋崎委員から先ほどあったお話に関連しますが、以前ドイツに地域づくりというテーマを掲げてミッションで、私が団長で行きました。その時、ショックだったのが、農村が非常に豊かでありました。豊かということはどういうことでわかるかということ、集落がありまして道路が非常に整備されておりまして、ごみが落ちていなくて、家がそれなりの大きさがあるんですね。どうしてこういうことになるのだろうかという疑問になりましたが、こういう風に日本もすることが出来ないのかと思いました。

それからずっと後ですが、日田に小鹿田焼というものがあります。皿山があり、窯が10ばかりありますが、よく中央のお客様を連れて行くんですけども、あそこは一子相伝といってご長男が跡継ぎをして、長男が継がない時は次男が継ぐということで、三百年ぐらい続いています。そういう所は、小鹿田焼一つひとつはそう高価な物ではないのですが、10軒の窯を回ってみると、やっぱり豊かだなあという感じがして、以前見たドイツの田舎と似ているという思いがしました。

ですからやりようによっては田舎も豊かになりうるのではないかと思います。道州制の議論も色々ありますが、どういう形にすると地方も豊かになるのかということも道州制を考える時に一つの観点ではないかと思っております。

花田委員どうぞ。

(花田委員)

先ほど、嶋崎委員から全国町村会が道州制に反対だということでございますけれども、私が考えますところ、反対されている理由は、地域間格差がむしろ広がるという懸念をされているのですけれども、全国を色々見てみますと、特に大分もそうなんですけれども、多くの町村で、自分たちで村おこしをして合併しなくても財政的に自立している町や村がたくさんございます。

それらの町や村は、国や県からの補助金に頼ることなく、自分たちの身の丈にあった行政をやっており、住民もそれで十分満足をして、生き生きと生活しています。

そして特産品を育てたり、観光資源を磨いたりして、それを売り出して成功しているというコミュニティの団結というものが知恵と工夫と苦勞で築き上げられている訳ですけれ

ども、従来の延長線上で国からの補助金に頼って、例えば箱物とか公共投資をなされてきた町村は、どうしても上への依存心というものがまだまだ残っていることは否めない訳でございます。そういうところの意見がどうも強くて、先ほど申し上げたような懸念があるのではないかと、道州制に対する、あるいは地方分権に対する抵抗感になって現れているのではないかと考えております。

(高橋座長)

ありがとうございました。他にこの経済・労働・国際分野について、ご意見ございましたでしょうか。

(嶋崎委員)

経済の中に踏み込んで良いのかどうか分からないのですが、道州制になった場合、特に森林業をどう考えていくのかと思っています。

知事会のものを見ても、森林に係るものについては全く触れていないようです。大分のように杉と言いますか、人工樹林が多くを占めている県において、森林業は将来どうやっていくのだろうと思っています。ある意味では循環型ですから、その下の畑なり、川なり、あるいは海なりに、最終的には巡ってくる訳で、環境問題も含めると大変大きな問題があります。

道州制は、経済というものとは別に一つの視点として、中心に道州制の中にこの森林業というのをどうやって位置づけるかということを中心に大きな課題として置くべきではないかという気がします。

(知事)

嶋崎委員のおっしゃるとおりだと思います。実は、森林は国有林あり、県有林あり、それから私有林ありと色々なレベルがあります。

道州制の議論で良くこういう権限は道州に移すべきだ、財源も移すべきだということで、よく論争が起こっている訳ですけれども、嶋崎委員のご心配にもかかわらず、実は森林については、今のところ大変恐縮なんですけれども、どこにとってもお荷物という感じになっているものだから、真剣な議論をしていないんです。

本当は道州制ということになれば、国有林ではなくて、道州に森林は任せて、その代わり道州で育ててくれということになるのが筋だと思いますが、そこは今のところ余り議論をしていないということでございます。

これはむしろ道州制を議論する時に、道州になれば森林の整備も進みやすいとか進みにくいとか、そういう議論もしていけば良いと思っていますが、おっしゃるとおりです。

ここは今のところないんです。嶋崎委員が好きなように料理をして良い分野でございます。

(高橋座長)

どうもありがとうございました。時間がだいぶなくなりましたので、今2つの分野について、ご意見を伺いましたけれども、次に移りたいと思います。

これまで今回を含めまして5回、この研究会を開催しまして委員の皆さんのご意見をお伺いし、議論を頂いた訳でありますけれども、いよいよ次回が本年度最後の研究会ということになりますので、これまでの研究会での議論等の取りまとめをどんな形にするかということにつきまして、委員の皆さんのご意見を頂きたいと思っております。

事務局に案を作って頂きましたので、まず事務局の案の説明を受けた後で、委員の皆さんからご意見を頂戴したいと思います。

それでは、事務局説明をお願いいたします。

(村上課長)

それでは説明いたします。資料5にその資料を作っておりますが、その前提として資料4、県民の声をご参考として頂きながら議論を深めて頂きたいと思っております。

資料4、道州制アンケートについてでございます。

(以下、資料4、資料5について説明)

(高橋座長)

ありがとうございました。これからの取りまとめの形でございますが、今、事務局の方からご説明があったとおりでございます。この事務局案につきましてのご意見、あるいはそれ以外でのご意見がございましたら、皆さんからお伺いしたいと思います。

(知事)

率直に申し上げまして、これまでご議論頂いて、道州制については、当研究会は賛否両論といいますか、むしろ慎重論の方が多かったような気がしております。

したがって、今度、何かここで中間的に取りまとめるとすれば、それはこの研究会の狙いでもあった訳ですけれども、方向付けをするというよりも、今、道州制の議論が色々されている折、それが我々大分県民レベルで見て、本当にどういうメリットがあるのだろうかという議論をし、いやいやそうは言ってもそれはかえってこういうデメリットの方が多いぞということも議論し、それからそのデメリットを解消するためにこういうことをやっておかなければならないという前提の議論もありましたし、そういうところを県民にわかりやすく整理するということを考えておまして、今事務局からご説明をさせて頂いたような次第でございます。

なかなかこういう方向、ああいう方向というのは難しいと思えますし、それはもう当初からのことですから、できるだけ県民にこの議論が県民レベルでわかりやすいようにしておきたいというような気持ちでございます。

(高橋座長)

ありがとうございました。他にご意見ございますか。

なければ、ちょっと長野委員から「私の意見」というペーパーを頂いております、これ皆さんに配って頂いているのですか。ありますね。それで長野委員からこのペーパーに基づいてご意見を伺いたいと思っておりますが、よろしゅうございますか。

それでは、長野委員お願いいたします。

(長野委員)

ご苦労様でございます。お時間頂いたんですけれども、今の取りまとめにつきまして、道州制研究会の存在とか、道州制を論議しているということは非常に良いことだと思います。各県に先行して、知事の見識のせいとかこういうことを先に手がけられてるということは良いと思うんですが、この道州制論議ということは、すなわち道州制を推進するための論議だというふうに誤解されるおそれが非常に大きいですね。

道州制を研究するというだけで、道州制というものをどうやって推進するかというものであるという誤解をされる可能性が非常に大きい。そのところをどう説明するかということが、非常に重要なことではないかと思います。

私の意見につきましては、非常に個人的な意見ではありますが、九州、九州というふうに色々なところでまとめて言われてしまいます。九州とまとめて言われること自体に非常に抵抗を感じまして、九州でまとめるなど、九州男児とか色々なまとめ方がありますが、九州でそう簡単に一まとめにするなど強く言いたいのですけれども、割合にどこでも行われていることです。

それと同じように道州制というものが、決まった内容について検討しているのかどうかということが余り議論されていない。その辺のところは知事の見識がありまして、いち早く今のスピードとタイミングというものが現在の重要なキーの言葉になっていると思いますけれども、これは各県に先駆けて先進しているわけですから、この会だけの報告ということで取りまとめて終わるということはおもたないと思います。

九州各県に先駆けて始められているわけですから、これを大分にとって良い展開に持って行くきっかけにさせていただきたいと思います。そのところを取りまとめその他説明のところに注意深く入れて頂きたいと思います。これは、皆さんの話し合いだけでご意見を申し上げたということで終わらずに、これをベースにして各県に働きかけて行って頂きたいとお願ひしたいと思います。

(知事)

このあいだ、九州地域戦略会議の取りまとめの席で、全員の前で言っておきました。州都が問題だと。福岡以外に置くことになればみんな賛成だということ。福岡県知事以外は賛成でしたね。高橋さんも聞いておりましたけれども。

(高橋座長)

今回の研究会で、最も大事なところが欠落しているんですね。その話が出たらあまりにもヒートしすぎるので、先に議論が進まないということで、知事が非常に心配されて、州都の問題はよそに置いて議論しましょうということになりました。これは長野委員も非常に冒頭から言っているのですけれども、州都をどこにするかという議論もこの中で議論をして、この記録に残しておいた方が良かったのかなという気がします。

知事がこの前の戦略会議で言ったのは、州都に触れていないと。しかし、州都をどこにするかというのは、ともかく福岡以外にしましょうと言ったら、福岡の知事が下を向きま

したが、他の人は賛成とは言わなかったですけれども、にこにこしていました。これは避けては通れないと思います。

そういう意味では、福岡以外が大前提ということになる訳ですけれども、もう一つは村山委員からの意見でありましたが、EUの本部がどこかというところベルギーのブリュッセルに置いています。これはヨーロッパ人の知恵だと思います。そういう知恵を我々も借りようというようなことも最後の取りまとめのところに入れておいた方が良かったのではないかと思います。

(辻野委員)

ベルギーにありますのは、一つはベネルクス3国からヨーロッパの統合が始まったという歴史的由来があります。それからヨーロッパの大国の張り合いで、ヨーロッパ内の大国に置くことはどこかの大国が反対するということがあって、それで非常にバランス良くなっておりますので、九州道が出来る時もそういうふうなバランスが、知恵が働くと非常に結構ですけれども。

(知事)

まずはアンチ福岡で始めないといけないということですね。

(高橋座長)

ご意見がありますので、花田委員からどうぞ。

(花田委員)

州都の問題について、考えたところを申し上げますと、福岡にもし置くとしますと、交通渋滞、環境の問題、あるいは治安の問題とか大変な問題が更に複雑になります。じゃあどこにするかということになりますと、県庁所在地以外という申し合わせがあるようでございますけれども、州都が来ることによって本当にメリットがあるのか、デメリットなのかということを冷静に考えてみますと、そのメリット・デメリット論を議論した方が良いのではないかと考えております。

私、一般的に考えれば、州都となるメリットは、人口が集まることで経済的發展が期待できる、それから例えば大分が九州全体の中心となるので、政治・経済面でイニシアチブがとれる。

逆にデメリットと申しますと、大分固有の文化が薄れるのではないかと。それから中央から資本が流れ込んで地域経済を圧迫するとか、先ほど申しましたように交通渋滞とか、治安の悪化とか、水の問題、環境汚染の問題ということで必ずしもメリットばかりではないということも認識しておかなければならないのではないかとこのことを常々考えておりました。

(高橋座長)

貴重な意見ありがとうございました。村上委員いかがですか。

(村上委員)

先ほどオランダとEUの話が出ていましたけれども、やはり一国だけでは生きていけないということでヨーロッパ連合を作って、国と国の垣根になっている部分、例えば通貨だとか、パスポートだとか、移動が非常に良くなったと思います。

やはり一国では生きて行きにくい、例えば大分だけだと非常に不利で、今のままだと何も改善されないとした時に、自分たちの地域のことをもっと良くしたいと思ってもなかなか一つだけではだめだ、しかしもし九州でまとまれば、九州として、自分たちで決めて、自分たちの財源で色々なことをやっていけるのではないかということが道州制の最大のメリットでないかと思います。

それには必ず権限と財源が移譲されるということが前提だと思いますが、そしてそうすることによって、例えば行政で二重、三重になっているところが、コンパクト化されたり、議会がコンパクト化されることによって、新たな財源が生まれてきて、そういったものをうまく活用して、自分たちの九州なら九州という括りで、自分たちの所のことを自分たちで決めて自分たちで使える財源を持って、これからやっていこうとするとしたら、それに賛成なのか反対なのかだとか、それだったら皆さんどうなんですかというところが意外と話ずらなかった。それは個々の企業の方だとか色々な業界の方のそれぞれのメリット・デメリットというものが前面に出てきて、一人ひとりの住民、おおかたの広く大きい県民にとってはどちらがいいのかなというところに踏み込みにくかったので、そういったところは議論が中途半端のまま終わってしまったような気がしました。

(高橋座長)

はい、ありがとうございます。今、その州都の問題が出たのですが、この扱いを全然触れないということよりも、私は触れた方が良いと思います。触れ方も色々あるのですが、先日の戦略会議で広瀬知事が本音半分、冗談少しで福岡以外と言ったらおおかたの賛同が得られたと思っていますので、福岡以外とするか、あるいは県庁所在地は外すとするか、別の言い方をすれば、EUの本部のあり方に学ぶとか、何らかの形で州都の件がこの研究会で出て、それについてはこういう方向性で皆さんが一応了解しているということを出していた方が、この研究会のまとめとしては良いのではないかと思います、いかがでしょうか。

(村上課長)

実は、今までの議論でも州都のことは何度か触れられておまして、これまでの議論の取りまとめという資料2-1や資料2-2でも少し触れております。

例えば、資料2-2、16ページをご覧くださいと、前回の研究会で賜ったご意見はゴシックで書いて今回新たにこの資料に入れております。道州制については州都がどこに行くかでメリット・デメリットが大きく変わるという前提条件があるので、その条件をクリアにしないままに議論が進むはずがないでないかというご意見が一方であり、その一方で州都の問題は非常に大事けれども、前回の研究会で知事から発言がありました県庁所在地以外に置くということを仮定し、その仮定の下で議論を進めよう。こういった形で取りまとめをして、今、この資料は世の中に出ましたし、今後、ホームページにアップされ

るということになりますけれども、こう触れております。

ですから、今日、色々なご意見を賜りましたので、そういうことをまとめながら、全体の中でどの場所に位置づけるかとか、その辺りは工夫をして、また次回の研究会でお諮りしたいと思います。

(知事)

今日、色々ご議論頂きましたけれども、まずは報告書をまとめるにあたっては、「九州は一つひとつである」という発想から始めるということ、一番間違いがないと思いますので、そういうことから始めたいと思っています。

それから、報告書をまとめるにあたって、色々なレベルの議論を頂いたので、道州制を考えるにあたって、一つ目は前提として考えておくべきことがあるのかなと思っています。インフラ整備の問題もあったと思います。

それから受け皿としての市町村の姿も今のままで良いのかと言う議論もあると思います。それから、その辺りでやはり、そもそもが一極集中是正の議論なんだからということで、州都の話も少しふわっと書いておくこともおもしろいと思っています。いずれにしても、前提として我々がよく押さえておかなければならない点があります。ご議論を頂いたところだと思います。

それから、二番目にやはり道州制においては、財源とか権限とかある程度道州としてやっていけるような姿がいるということで、そこも色々ご議論頂いたので、そこも入れておく必要があると思います。

三番目として、そうした場合に、どういうメリットがあるのだろうか、強いて言えばこういうメリットがある、メリットがないかもしれませんが、こういうメリットがあるかもしれないという、またそれを活かすためにどうしなければいけないという議論があって、他方、四番目にそうは言ってもこういうデメリットもあり、こういうデメリットをつぶすためにはどうしたら良いという議論も色々頂いていますから、そういうレベルで書いていくと皆さんのご議論がまとまっていくのかなと思っています。いずれにせよ、せっかくご議論頂いたので、ここで一応中間的にまとめておかないとまた議論が散逸しますので、そういった形でやらせて頂きたいと思っていますけれども、どうでしょうか。

(高橋座長)

基本的なまとめ方は、今、知事さんがご説明になったことで、ご意見いかがでしょうか。よろしゅうございましょうか。

私もここまで議論して完全に結論を出す、方向性を打ち出すという形ではないけれども、これだけの議論が出たのは、やはり整理をしてそれを我々のためにも残すし、それから外部に対しても示しておく必要があると思います。

今回の道州制の研究会というのは、期間が短かったと思いますけれども、道州制が来るのか来ないのかわからないですけれども、いずれにしても今回の意見というものは、どちらに転んでも踏み台になる、ステップになる、またしなければいけないと思っています。

そういう意味ではそういうまとめをして頂きたいと思います。

全体としてはそれでよろしゅうございましょうか。

特に、長野委員からは、わざわざペーパーをまとめて頂いたので、全部読み上げるにはボリュームがありますので、要点を説明をして頂きたいと思いますが、いかがでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、長野委員お願いいたします。

(長野委員)

要点ということではなしに、この文章をゴミ箱に入れずに帰って是非お読み頂きたいと思えます。

まず、私、最近、この会は別にして、道州制の議論は現実性に乏しいといえますか、全国の各県の皆さんと毎月お会いする機会がありまして、色々お話をしますが、特に九州の皆さんとお会いして、同感したり、話が合うということはほとんどありません。各県がばらばらの印象を受けます。これは私たちの業界だけの話かもしれませんが、力を合わせて何とかしましょうというような感覚が非常に薄いです。少なくとも私どもの業界は、九州がまとまって一つになるということは、なり得ないと思えます。

ただ、財政的問題その他色々な難しい問題があつて、力を合わせた方が良い部分があることは確かでございます。

また、私は先日、鹿児島に行ってきましたが、資料の附属に時間地図を付けております。鹿児島に行くのにJRを使って、宮崎以外は九州を半周して行くようになっており、5時間かかります。間に新幹線に乗っても5時間かかります。それよりも、東京までは1時間20分で行きます。これを見ると、九州と東京は東京の方が圧倒的に近いです。東京にいて、九州は地続きという感覚で、簡単に九州という言葉を使うのと同じように、皆さんは九州、九州と使っている訳ですけれども、実際の九州は、隣の県の宮崎は遠いし、鹿児島に至っては遠いのもいいところです。

こういう事情をわかっている方が本当に道州制について考えられているかどうか。現実がわかっているれば、道州制というのは出てこない発想ではないかと思えます。

もう一つは、札幌に行った時のことですが、空港がある千歳は田舎にあります。札幌に行く途中はずっと田舎です。そして、札幌に入ったとたん到大都会になります。その格差たるや良いサンプルを見たという感じがしました。北海道は札幌集中もいいところです。

この二つのサンプルを見て、それでも道州制かというような感じで、道州制には乗り気ではないです。唯一の例外として、大分が州都になれば、道州制になっても良いと思えます。それ以外は、余り好ましいことではないと思えます。

後は、資料に書いてありますので、時間がかかりますが、お読み頂きたいと思えます。

(高橋座長)

貴重な意見ありがとうございました。それでは、意見も十分に出たと思えますので、本日の意見を基にして、次回の研究会までに取りまとめ案の作成を事務局にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

議事については、以上のとおりでございますが、そのほか何かございましょうか。特にないようでしたら、本日の研究会は、これをもって終わりたいと思えます。ありがとうございました。

(村上課長)

ありがとうございました。それでは、閉会にあたりまして、知事から一言お礼申し上げます。

(知事)

本当にありがとうございました。今日は、色々ご議論頂きまして、これを中間報告書にまとめられるのは、私たちの事務局の職員たちしかいないと思いますので、お手並みを拝見したいと思います。

どうぞよろしくお願いします。

(村上課長)

ありがとうございました。しっかり頑張りたいと思います。

それではこれもちまして第5回道州制研究会を終了いたします。

次回開催日は3月上中旬を予定しております。詳細につきましては、机の上にご都合伺いを置いておりますが、日程調整の上、決まり次第ご案内させていただきますので、よろしくお願いいたします。

本日は、お忙しい中、ありがとうございました。