

これまでの広域自立・成長政策委員会における 広域連携に関する主な発言

地方にある魅力的な産物、産業、観光資源を日本の中で伝えるコーディネーター的な機能が必要である。

広域圏の成長を考えると、市町村の利権というのは非常に抑えられているという現状があって、この成長と自立をどのようにとらえていくのかが課題である。

自立を進めていくための仕組みは補助金なのか、それも全国を見ながら国が配分していくのか、または都市圏別にどこに配分されるべきかを考えていく必要がある。

九州半導体の生き残る道は、自動車と同じく、九州に多く立地する中小企業がネットワークづくりを行うこと、そしてアジアでビジネス展開することである。

「あまおう」というのは上海あたりでも売れるが、検疫にものすごく時間がかかるということで、万博への展示を断念した経緯がある。ぜひ東アジア統一の検疫基準が欲しい。

地域のレベルで、企業が新製品や新しい技術を継続的に採用できるよう、地域から支援を受けられるような仕組みをつくる必要がある。

道路事情と港の連携が悪く、物流コストがかかり過ぎるため、韓国や台湾との生産分業ができていない。

九州では九州地域戦略会議等を通じ、知事レベルでは九州が一体となって連携することの必要性が共有されているが、海外での観光PRなどの活動を見ると、各県の予算を九州全体のために使うようになっていないのが現状。

広域地方計画において提示された共通の政策課題に対処するための戦略を推進する主体が必要。

北陸地域における国際物流の現状として、コンテナの量が少なく、全体として利用率が低い、航路数が足りないという問題点を抱えていることから、平成19年に3港（伏木富山港、金沢港、敦賀港）の連携、又は3港の運営を束ねるターミナルオペレーターの必要性を提言したが、各県の調整がうまくいかず、依然として進んでいない。

大学における教育レベルの高さ、セーレンや日華化学等の技術レベルの高い企業、金沢に多く存在するベンチャー型の企業の実力を視界に入れて、北陸の広域戦略を考えていく必要がある。

商社は地域でのプレーンとしての役割が大きく、また人材が豊富に存在するという点で影響力があると思う。北陸では、商社の総合機能は発明と商品化のプロセスをつないでいく連携支援の要となっている。

秋田県がイニシアチブをとって、岩手の関東自動車から秋田まで完成車の入ったコンテナを列車で運び、秋田港でそれを船に移し換える実験に成功した。今では同じようなシーアンドレールの実施を各県の港が考えるようになっている。

ブロック毎に広域地方計画が策定されたが、計画策定後の実行面について法律上の位置付け不十分ではないか。計画で位置付けられた広域的な目標の実現について各省と各都道府県をリードできるよう、実行面を重視した主体を位置付けるような仕組み作りが必要ではないか。また、実施主体を軌道に乗せるためにはお金の手当が実務的には重要であり、検討していく必要がある。

各地域それぞれの広域問題を考えるアリーナ・協議会のようなものが必要ではないか。また、そのアリーナからの意見を縦割りでバラバラに意見を受け止めるのではなく、シングルウィンドウとして受け止める役所側の仕組みも必要ではないか。

法制度的にもきちんと裏付けのある責任ある広域主体を装備していく必要がある。実態のあるところに総合化・体系化・ネットワーク化していくよう、省庁を越えた広域連携主体のようなものを制度設計していくべき局面にきていると思っている。