

国土審議会計画部会

第6回国土基盤専門委員会
第5回産業展望・東アジア連携専門委員会
合同会議

議事録

日時：平成18年 2月 7日(火) 9:20～12:00

場所：福岡国際会議場5階中会議室

開 会

事務局 ただ今から国土審議会計画部会、国土基盤専門委員会と産業展望・東アジア連携専門委員会の合同会議を開会いたします。

私は国土計画局計画官の小野でございます。議事に入りますまで司会を務めさせていただきます。それでは委員の先生方をご紹介させていただきます。

まず国土基盤専門委員会でございますが、中央にいらっしゃいますのが家田仁委員長でございます。

上村多恵子委員でいらっしゃいます。

小川雄平委員でいらっしゃいます。

小林潔司委員でいらっしゃいます。

清水慎一委員でいらっしゃいます。

田村亨委員でいらっしゃいます。

根本敏則委員長代理でいらっしゃいます。

三友仁志委員でいらっしゃいます。

産業展望・東アジア連携専門委員会の寺島実郎委員長でいらっしゃいます。

木下俊彦委員でいらっしゃいます。

黒田勝彦委員でいらっしゃいます。

櫻井紀久委員でいらっしゃいます。

進藤千尋委員でいらっしゃいます。

宮川努委員でいらっしゃいます。

山崎朗委員でいらっしゃいます。

なお、本日欠席の方々を含めた全体の委員につきましては、お手元にお配りいたしました資料の委員名簿をもちましてご紹介に代えさせていただきますと存じます。

続きまして事務局の紹介をさせていただきます。

総合計画課長の野田でございます。

総合計画課企画官の廣田でございます。

それでは、前半の議事進行を産業展望・東アジア連携専門委員会の寺島委員長にお願いしたいと存じます。よろしく願いいたします。

寺島委員長 どうもおはようございます。本日の委員会のテーマは「東アジアとの連携に向けた開かれた国土づくり」であります。前半は、まず九州・山口経済連合会の鎌田会長から基調報告をしていただきまして、それに基づきまして議論をしていきたいと思っております。

鎌田会長、よろしくお願ひいたします。

鎌田会長 皆さん、おはようございます。本日は、国土審議会の委員の先生方に、九州が現在取り組んでおることについてご報告させていただきます。このような機会を設けていただきまして、本当にありがとうございます。ちょうどしましたテーマは、九州のアジア戦略について報告するようというご要望でしたが、表題を「自律的経済圏形成のための九州地域戦略」とさせていただきます。アジアに対する戦略について申し上げる前に、やはり九州が取り組んでおります全体のことをお話ししたほうがご理解いただけると思ったからでございます。報告の内容でございますが、目次としておりますが、「九州地域戦略会議」の設立、産業振興、社会基盤整備、アジアとの交流拡大という順番でご説明申し上げたいと思っております。

まず、九州地域戦略会議の設立を冒頭に持ってきた理由でございますが、私どもは、九州が取り組んでおります取り組みについては、この戦略会議にすべてが集約されておると考えているからでございます。この戦略会議は一昨年、平成 16 年 10 月に設立いたしました。目的は、ここに書いてありますとおり、「『九州はひとつ』の理念のもと、地域の自立的発展に向けて、官民一体で施策を検討し取り組む」としてあります。九州・沖縄・山口の 9 県知事と九州の経済 4 団体の代表で構成してありまして、活動は、九州の一体的発展に資する社会資本整備、産業振興と環境保全、地方制度改革と行政効率化、アジアとの交流促進、その他となっております。そして、既に実施した事項でございますが、まず第 1 に、九州観光推進機構の設置をいたしました。

これは観光であれば九州が一体となって取り組むことができるのではないかと考えたからでございますが、そう簡単にはいきませんで、予算の編成、あるいはスタッフの編成といったことでもいろいろあったわけでございます。結局九州から、7 県でございますが、予算を年 5 億円、スタッフ 23 人を出していただきまして、スタートしております。7 県と民間企業からも出向しておりますが、こういったことで

編成いたしましたして、県境を越えた観光ルートを 60 コースつくって紹介しております。これは神話でありますとか、仏教、キリスト教、あるいは文化、祭り、産業、やきものや食など、そういったテーマごとに 60 のコース。これは県境を越えてというところでございますが、そういったことでスタートしております。

2 番目に、循環型高速交通体系の整備効果の試算ということで、九州東自動車道などの整備がいかに重要であるか、必要であるかということについて、あらためて確認したということでございます。これについては後ほどまた述べさせていただきます。

3 番目に、道州制検討委員会の設置。これは昨年 10 月に設置いたしました、九州地方知事会と九州の経済 4 団体の事務局で構成しております。今年の 10 月の戦略会議へその検討結果を報告していただいて、意思統一を図ろうということであり、そして、市民の理解を得る活動も始めようということにいたしております。

4 番目に、夏季セミナーの開催でございます。この夏季セミナーと申しますのは、産学官のトップ、産は企業・経済団体のトップ、学は各大学の総長・学長、官は各県の知事・幹部、こういった方々で構成してございまして、一昨年からはじめましたが、第 2 回目の去年の平成 17 年 7 月には 152 名が集まって会合いたしました。このセミナーは 1 泊 2 日をかけて検討するというので、分科会で構成してございまして、九州一体観光、新産業創出、アジアとの交流、中心市街地の活性化、分権改革、道州制といったテーマを分科会で取り上げて検討したわけでございます。これは「九州はひとつ」の気運を大いに盛り上げたと思っております。

2 番目の取り組みに入ります。産業振興でございますが、「九州の強みを発揮する産業集積の強化」ということで、まず産業クラスター形成に向けた取り組みでございます。九州には鉄鋼、化学、造船、ゴムの産業集積が古くからございました。そして、“ものづくり”の基盤があったわけでございます。ものづくりの基盤というのは、そういった鉄鋼その他の下請け・中小企業群、あるいは技術系の高校・高専・大学、それから交通インフラといったようなものです。こういった基盤を活用いたしまして、自動車や半導体、環境、ロボット、バイオ、ナノテクといった、これが九州の強みでもありますが、こういった先端産業の集積を図り、これに関連する企業の集積を図るということでございます。

課題はやはり、この先端産業、例えば自動車に対して供給する部品の地元調達率、地元からの供給率でございますが、これは現在 50% そこそこありますが、これを少なくとも 70% なり 80% まで高めたいというのがわれわれの目標でございます。そのために、高機能部品メーカーや電装部品メーカーを誘致しよう。あるいは、地元企業に対する人材の育成。これは金型でありますとか鋳鍛造、溶接、メッキといった人材の養成の支援、あるいは技術高度化の支援、先端産業とのマッチングの支援といったことを図りまして、さらに、中小企業同士、あるいは異業種間、地域間の、「新連携」と称しておりますが、そういったものによって中小企業の力を高めよう。そういうことによって先端産業とその関連企業の集積を図ろうということでございます。

次に、人材の育成でございます。OB の活用も併せて、そして、人材育成のためには、高度 IT 人材養成カレッジ、あるいは北部九州を中心にしておりますが、金型中核人材の育成協議会、あるいは熊本のテクノ財団といったものに取り組んでおるところでございます。

さらに、食品基地と食品加工、観光振興といったことにも取り組んでおります。

次にまいります。これは最近九州で行われました大型の設備投資を一覧表にしてあります。ご覧のとおり、非常に大型の設備投資が盛んだということでございます。この中で、会社名の横にかっこして立地地名を書いておりますが、その地名に丸をしてあります。これが、この次に申し上げますが、東九州自動車道沿線で行われた工場新設なり工場の増設を表しております。この最近の設備投資は、右側の下に書いてございますように、7500 億円に達するわけでございます。そして、この丸を付けたものが、この 7500 億円のうちの 63% に達しております。こういった設備投資が最近九州に集中して行われておるということです。

次の取り組みは、社会基盤整備についてでございます。「産業競争力を高めるビジネス環境の整備」ということでありまして、まずは循環型高速交通ネットワークの整備が急がれるということでございます。先に述べましたような産業振興、ものづくり、あるいは観光振興や国際交流といったことのためには、やはり交通インフラの整備が必要でありまして、それをネットワークとして整備していくことが大変重要であると考えております。時間短縮は決定的な意味を持つと考えております。

例えば自動車で行いますと、自動車の部品調達は片道2時間が限度だと言われております。といいますのは、2時間以内であれば、生産ラインを止めずに待てるということでもあります。また、供給サイドのほうから言いましても、2時間が、やはり人件費等々を考えた場合にビジネスの限度であろうと言われております。

この高速交通ネットワークの整備の中でまず出てきておりますのが、九州新幹線の鹿児島ルート。これは南半分だけでございますが、開通いたしました。この九州全体の経済に与えたインパクトは大変大きなものがございます。それだけに、こういったものが整備されると、実は九州の高速交通体系は、今申しました新幹線にしても縦貫自動車道にしても、九州の西側に偏っております。東九州自動車道の整備が非常に遅れておる。これが結果的にはクローズアップされてまいりました。

左側の青い線、南まで貫通しておりますこれが、九州縦貫自動車道でございます。それから、横に伸びておるのが横断自動車道。十文字に一応これだけ完成しておりますが、ご覧いただけますように、右側赤い色で囲っておる東九州自動車道が、436キロメートルの計画の中で81キロメートルが供用されております。わずか19%でございます。そして、この東九州自動車道沿線に、先ほどから申し上げるように大型設備投資が集中しておりますし、ここには環境資源もたくさんございます。ですから、これが完成いたしますと九州の様相は様変わりするだろうと私どもは考えております。これが完成し、九州全体がネットワークされることを非常に期待しております。

この東九州自動車道の整備効果について、先ほど九州地域戦略会議で試算をしたと申し上げました。東九州自動車道の整備にはおよそ1兆円かかると言われておりますが、その効果は生産誘発額で1年に3兆8600億円。それから、雇用の創出が15万人と言われております。また、これは別のところで試算されたものですが、循環型高速道路のネットワーク効果は、時間短縮あるいは運行経費の節減等々で1年に2兆2600億円。こういう効果があるということで、こういったことによって九州の物流コストを非常に下げて、様変わりするだろうということでもあります。アジアと対面しております九州にとって、これはぜひとも必要なインフラ整備の一つでございます。

そのほかの九州のインフラ整備としては、九州新幹線の西九州ルート、あるいは、

これも東側でございますが、ＪＲ日豊線の高速化、九州横断道路の延岡ルート、西九州道路、南九州の西回り道路等々が重要な課題となっております。

今申し上げたのは九州域内での交通インフラの整備でございますが、アジアに対しての問題としては、“アジアの中の九州”の視点で、アジアに開かれた物流ネットワークの機能の向上が非常に重要であります。まず福岡空港であります。これがもう満杯状態になっておりまして、現在国と県と市によって調査が行われ、パブリックインボルブメントにかけているところです。今、第１ステップに入っております。続いて第２、第３のパブリックインボルブメントにかかっていくわけですが、この福岡空港で私どもが望んでおりますのは、アジアとの便を充実することを第一に望んでおるところでございます。

それから、３月に新北九州空港が 21 時間運用で開港いたしました。これは旅客だけではなくて、貨物便も飛ぶようになっております。これについては先ほど申しました東九州自動車道もこれに連結しますので、この道路整備と軌道系のアクセスの整備が課題であると考えております。

３番目が、スーパー中枢港湾の指定に向けた機能向上でございます。現在博多港と北九州港が共同で申請するように準備しております。これにさらに下関港も参加するようなことが言われておりますが、そういった共同申請が準備されておるわけです。

現在の状況で申し上げますと、博多 - 上海間を 26 時間で結ぶ高速貨物船が週 2 便と、週 4 便の国内経由便が就航しております。それからコンテナですけれども、ＪＲの汽車と船舶と、両方に詰めるような共通化したコンテナがもう実現しております。

それから、パワーポイントには書いておりませんが、ＪＲ九州の高速船ビートルが博多 - 釜山間に就航しておりまして、これによって韓国からの観光客の誘致に非常に大きく貢献しております。さらに、トヨタが中国向けの自動車輸出を博多港に集中するというも行われました。それから、釜山に国際物流センターが建設されることになっておりますが、これは韓国の大宇ロジスティクス、日本側はダット・ジャパン、福岡運輸といったところが出資して、こういう物流センターを建設することになっております。こういうことによって、スーパー中枢港湾の指定を受

けられるような機能強化を図ろうというところでございます。

アジアとの交流拡大でございますが、九州の発展戦略の基本は、九州の各地が連携いたしまして九州がひとつになることと、もう一つは、アジアとの連携・共生であります。そういうことを目指してやっておるわけですが、九州とアジアとの関係は非常に緊密化しております。ここに九州のアジア度を表すグラフを掲示しておりますが、これは全国との比較で、2004年でございます。数値は%を表しております。海外進出件数で、アジア向けが九州は73%。全国は58%。こういった比較でございます。輸出額、輸入額、あるいは国際線の数、外国人の入国者数、こういったことでアジア度が非常に高いということが九州の特徴でございます。

この中で特に自動車、金型、半導体の関係を示しておりますが、特に金型の輸出・輸入、半導体の輸出・輸入、それから半導体製造装置の輸出額といったところで、非常にアジアに向けての度合いが高くなっております。自動車、自動車部品等ではあまり差がございません。

ということで、アジアとの交流で最近現れております特徴的なところでございますが、まず、ハイテク製造業の国内回帰とアジアに対するマザー工場化。これが特に九州で顕著になっておるということでございます。日本の製造業は生産コストの安いアジアへ向けて工場移転をしていきましたが、ハイテク化が進むとともに、開発部門との近接化を求めて国内へ回帰しております。九州ではその動きが特に顕著であるということでございます。それから、新製品の開発や生産工程の改善に当たって、九州のマザー工場で試した上でアジアに展開するといったことが行われておるということでございます。

それから、九州とアジアとの間で分業が進んでおります。まず工程内分業。これは自動車で言いますと、高機能の部品を九州でつくって、アジアへ持って行って仕上げるといったようなことで、九州の技術力とアジアの安い労働力の両方を活用しようということでございます。

次に、「金型にみる水平分業の問題点」と掲げておりますが、金型についても以前は日本の独壇場といいますが、専ら日本で作られておったわけですが、ゴムやプラスチックといったものの射出成形型の金型が、韓国や中国、特に上海ですが、こういったところに技術移転されまして、向こうでつくられるようになって、それ

が非常に安くできるものですから、それが輸入されております。それによって日本ではそういったゴム、プラスチックの金型の輸出が激減いたしまして、金属の成形金型に特化するような形で、売り上げが激減するということで、技術移転によるブーメラン効果が金型の中小企業を圧迫しておるということでございます。

そして、自動車の高機能部品につきましても、以前は専ら日本から輸出しておったわけですが、これについても韓国、アジア、中国等々でつくられるようになって、これもやがて非常に九州の自動車部品工場を圧迫するようなことにもなりかねないということ懸念しておるわけでございます。

それでどうするかということですが、やはりアジアを上回る高い技術開発をしていくことが大切だろうということで、日本の科学技術振興政策と学研都市、これは北九州の学研都市、九州大学学術研究都市はこれからつくるところであります、そういったところでの技術革新、高い技術の開発に期待しておるところでございます。

それから、交流促進のための取り組みでございます。まずは環黄海経済・技術交流会議を進めております。1990年の初めごろから、九州は中国、韓国と、地方レベルで向こうの政府との交流会議を進めてまいりました。それをもとにしてこの環黄海経済・技術交流会議というものを行いまして、昨年第5回目を開催したところでございます。この会議では、単なる会議ではなく、実効のあるものを目指そうではないかということになっております。

その一つとして取り組んだのが、「環黄海ビジネスダイアログ」という、これは民間同士の会議でございますが、商習慣の違いや模倣品問題といったビジネスの障害になるような問題の解決について協議をするということでございます。ただ、民間だけでは非常に難しい問題もありますが、そういったものは国や省、市の局長クラスの会議に持ち上げるということも、これは中国側からの提案でございましたが、行われております。

それから、この会議に並行して、大学の総長、学長フォーラムも同時開催されました。今後は毎年これが環黄海経済・技術交流会議と併せて開催されることになっております。そして、第5回会合の総会では、自動車、IT、金融といった専門家同士での会合を開こうではないか、開いてほしいという要望が出ております。また、

人材の育成についてお互いにもっと協力しようではないかといった提案も行われておるといふことでございます。

それから、都市間ネットワークによる地域限定版 F T A の形成。とかく日本はアジアとの F T A、E P A の取り組みが遅れておるように思われますが、環黄海の 10 都市会議では、地域限定版の東アジア F T A として、関税は地方政府では関与できませんが、関税を除くそれ以外の部分で、通関手続きの簡素化などを検討しているところであります。

それから、外国人人材の活用。これは、九州とアジアの懸け橋となるような人材の育成、留学生支援といったものを考えております。

それから、文化交流の促進。昨年 10 月に九州国立博物館がオープンいたしました。この博物館はアジアとの交流史を通じて日本文化の成り立ちを考えるということテーマにした博物館であります。これを活用することによって、アジアとの文化交流をますます盛んにしたいと思っております。そのほか、アジア美術館、アジアマンスといった行事も活用したいと思っております。

以上がわれわれが取り組んでおるところでございますが、こういったいろいろな施策を推進するためにも、私どもは道州制が必要であろうと考えておるところでございます。以上が私からの報告でございます。ご清聴ありがとうございました。

寺島委員長 私は委員長として鎌田さんに、重要なことなので確認させていただきたいことがあります。最後におっしゃった道州制ですが、お立場が九州・山口経済団体連合会ということで、私がぜひ確認しておきたいのが、今、九州の戦略会議のレベルで議論されている道州制の視界の中に、山口をどう位置付けているのかということについてです。統一見解があるのか、あるいはまだ議論中なのか、その点だけちょっと確認させていただきませんか。

鎌田会長 これについては九州地方知事会で話し合われたところではありますが、一応山口は九州の道州制の枠からは外れるということでもあります。それから沖縄も外れる。九州 7 県で構成しようということが、知事会で同意されております。

寺島委員長 分かりました。それでは議論を始めていきたいと思っております。どなたか質問でも。どうぞ、上村さん。

上村委員 上村でございます。まず感想から申し上げますが、この九州地方は地

域戦略というところで団結力を持って、また、情熱、エネルギーを持ってやっていらっしゃるんだと、東アジア経済文化圏の形成に向けて本当に戦略的だなと感銘いたしました。なかなか地域がまとまるということは大変なことで、その団結力には本当に畏敬の念を感じます。

特に東九州自動車道ですが、この重要性が改めてよく分かりました。今日午後からの国幹会議（国土開発幹線自動車道建設会議）で、多分この東九州自動車道のこと、どういう形で供用されるか、着工していくかの整備手順その他が決まってくと思いますが、私もメンバーですが、この必要性や重要性といったものは本当によく理解できましたし、しっかりと受け止めて今日の国幹会議にも臨みたいと思っております。

特に東九州自動車道に関しては、九州がひとつになって、189万人ですか、署名運動もなさって、経済界や行政、官民併せての運動で、マスコミもこの道路に関しては非常に協力的に、一致団結して運動されたと思えました。

もう一つ別の観点ですが、今、道州制の話も出ましたが、九州の中の県が、何らかの財政調整は必要だと思えますが、これから九州内でどういうふうに財政調整していくのか、あるいは県同士、地域同士が九州内でどういうふうに補完関係を築いていくのかという、今はアジアに対して、また国に対してひとつになっておられると思えますが、同時に中をどうするかということもあると思えますので、ぜひそういう視点も話し合いながら推進されていくことを期待いたしております。以上です。

寺島委員長 どうもありがとうございました。

鎌田会長 189万人の署名というのは、これは青年会議所が取り組んでくださったのですが、100万を目標にしたところが189万。実はこれは200万人を超えております。ただ、いち早くという、語呂がいいものですから、「いち早くいい道を」という語呂合わせでこれを使っていますが、もう200万人を超えております。しかも、東九州自動車道沿線だけではなく、九州一円からこの署名が集まったということに意味があると思っております。

それから道州制に絡む財政の問題ですが、やはり交付金の問題をどうするのだといったようなことが非常に大きな問題になっております。ですから、今私どもが九州地方戦略委員会の下に検討委員会を設けて、1年間検討して会議に報告してもら

うというのは、そのあたりの問題をどう扱っていくのか意思統一を図ろうということでもあります。また、道州制について、特区で入るとか、あるいは政策連合で入るとか、県連合で入るとか、いろいろな意見がございます。そういったところについても、それらが全然整合性がないわけではありませんけれども、順番の手当ての問題、あるいは同じ特区構想でも中身がどうなのか、それぞれ人によって違うと思いますし、政策連合にしても、どういうものを連合していくのか。あるいは県連合で、ただ、県連合だけで道州制になるのかどうか。そういったところの意思統一を図ろうということでもあります。

それから、県同士の補完の問題は、私ども九経連は「九州はひとつ」ということを随分長い間標榜してまいりました。ただ、「九州は一つ一つ」などと揶揄されるようなことで、県の壁というのはやはり非常に高かったわけでありまして。しかし、アジアに対応していきますと、そのあたりがやはり、これでは、今のままではどうしてもやっていかれないというような状況になってきたと思っております。

また、この戦略会議は九経連から知事会に提案して、同意を得て設置したわけですが、こういった一つになって取り組む体制ができたということ、あるいは、九州新幹線の鹿児島ルート。これは南半分だけではありますが、福岡から鹿児島まで2時間10分で結ばれましたし、これが全線開通しますと1時間20分で福岡 - 鹿児島間が結ばれます。そうなりますと完全に1日行動圏に入るわけでありまして、そういった体制ができたこと、実態が整ってきたこと。これで九州は実態面からも、そういったものが進められる状況になってきたと考えております。

寺島委員長 どなたか。どうぞ、根本さん。

根本委員長代理 今朝の会長のプレゼンテーションも、結局アジアとの経済交流が大切ということでは一貫していると思うのですが、経済交流というのは基本的に市場原理に基づいて行われるのかなと。ですから、取引相手が魅力的であったり、そのお互いの魅力度に比例するのでしょうかし、ひょっとして距離の何乗かに反比例するのかもしれませんが。そういう意味では、地方自治体、県や市町村がいろいろな手だてでその流れにある影響力を行使しようとするのは非常に素晴らしいことだし、逆に言えば少し限界もあるのかなと思うのですが、やはり地方自治体がいるときに、善玉の介入策と悪玉の介入策があるのではないかと思います。

特区のような形で規制緩和を先行的に行うというのは、ある意味では見本になるようなベストプラクティスで、善玉かなと思います。補助金競争のような形になると、資源配分をゆがめる可能性もあります。EUが各国に対して、それはEUの中の健全な競争につながらないので、ある特定の産業分野に補助金を出すことはやはり禁止している。そうすると、道州制みたいなもので一つの大きな相談する場ができるとなれば、やはりその中で自治体間競争の調整役というのか、何が善玉で何が悪玉か、競争するにしてもフェアに競争するような話し合いの場が少しでもできればいいのかなと思います。

清水委員 清水です。質問も含めまして。

九州が自律的な経済圏を形成するために、産業集積をしたり、アジアに開かれた物流の拠点になるということについて非常によく分かりましたが、やはりそれらを下支えするのは、観光を含めた人の交流だろうと思います。特にいろいろ政治的な変動があった場合のヘッジも含めて、やはり草の根的な交流というのは、九州にとって、とりわけアジアとの交流というのは極めて必要だと思っているわけです。

幾つかご質問ですが、経済界として、こういったいわば人の交流、とりわけ観光を含めた人の交流についての、いわば重み、あるいは位置付けについてのご認識をお聞きしたい。そういった意味で九州観光推進機構に極めて注目しておりまして、東北でも中部でもこういった組織はあるのですが、5億円規模で、なおかつこういったスタッフを含めて発足されたというのは、実は九州が初めてだと思っております。そういった意味で非常にいろいろなことをされておられるのですが、経済界全体の認識について一つお聞きしたいと思います。

もう一つは、人の交流を促進するというのは単なるビジネス的な契機だけではなくて、やはり観光を含めた人の交流というのは、その地域ならではの独自性といえますか、そういったものがきっかけとなってくる。例えば食べ物が一つのきっかけになって、人が交流してくる。その食べ物をするためには、やはり農業の問題や地場産業の問題など、そういったものが不可欠だろうと思います。いわゆるこういった重厚長大な産業以外の産業への取り組みについて、お聞かせ願いたいと思います。

鎌田会長 まず、観光の重みでございますが、これは半導体等々の電子機械の産出額に相当するぐらいの大きなものを持っておると考えております。しかも、現在

はまだまだ観光資源が有効に活用されておられませんので、これを伸ばしていけば九州にとって観光産業の重みというのはますます大きくなっていくと考えておるところでございます。

それから、農業や地場産業の関係でございますが、先ほどちょっと「新連携」と申しましたが、この新連携の中には、例えば農工連携といったようなことも考えられておるわけで、農業に対して工業部門のいろいろなノウハウ、マーケティングでありますとか、いろいろな品種改良、ないしは質の維持管理の問題でありますとか、そういったことを交流しようということでございます。

これは宮崎県の都城でございますが、霧島工業クラブというものができております。これが農工連携の一つの成功例といえますか、先進事例だと思っております。ここでは、例えば畜産のふんや尿といったものの処理を工業分野の技術を持ち込んでやっている。あるいは、ラッキョウの自動加工装置を開発する。あるいは、焼酎の製造設備を開発する。そういったことで農業と工業との連携、提携が進んでおります。こういったことをもっと進めていかなければいけないと思っております。

地場産業につきましては、地場産業をどう見るか、伝統工芸を含めいろいろあるわけですが、こういったものがどうも最近少し沈滞気味でありますので、これについても、やはり輸出を含めて九州のブランド化を図っていこうという取り組みが生まれております。博多織でありますとか久留米緋（がすり）であるとか、そういったものを九州ブランドとして売り出していこうといった取り組みでございます。

食、特に農業の中では、例えばあまおうといった、これはイチゴですが、これが上海等々でかなり売れておるといことですが、既にもう模倣品が出る。それから、熊本のイグサの苗が向こうに持ち出されて、向こうで栽培されるといったこともございます。やはりそういった知財管理というか、そういった管理の面が重要になってくると考えております。

寺島委員長 その他、いかがですか。はい、どうぞ。

木下委員 早稲田大学の木下です。今日はいいプレゼンテーションをありがとうございました。

ほかの方と問題意識は同じで、ちょっと言い方が変わるだけかもしれませんが、太平洋ベルト地帯、関東から関西まで、これ以外の地区で今後非常に発展が見込ま

れる地域はこの九州地区で、ここがうまくいかないと、ほかの地域の展望も描けないというぐらいにここは大事なので、昨日・今日のお話は非常に大事であり、参考になっているわけです。

九州が目指すモデルというのは、例えば香港ではないと思うのです。香港というのは流通センターで、観光は来てもらうけれども、自分の中には産業がなくて、専ら中国に投資をする、あるいは中国に投資をする人を呼び込んで、香港から再投資をさせるというようなことをしていきまして、これまでかなり高い所得水準にはなっていますが、長期的には上海に負けることは非常にはっきりしてきています。

そうすると、モデルといっても国になりますが、韓国と台湾を縮小したというか、似たような状況にあると思うのです。つまり、中国という、非常に安い労働力、しかもどんどん改善されていく生産性、また優秀な人材のいるところが出来上がっている中で、自分のところのGDPをどうやって高めるかという。こういう問題意識であり、それは内製率をどうやって上げてR&Dを増やしていくかということなので、九州は国ではありませんけれども、同じような問題意識を持っていると思います。

一つの問題は、R&Dというのは九州に今まではあまりなかったと。学研都市などというのは、それを目指す一つの動きだと思います。いい方向は、ハイテク化が進んだ産業については、こちらからどんどん出ていって、日本が空洞化するのではなくて、日本に戻ってくる。これは多分クラスターとの関係と、IPR（知的財産権）がいいかげんなので、ビジネスモデルも含めて全部取られてしまうリスクを減らすためには国内でやったほうがいいという考え方もあって、ハイテクの分野については日本に戻ってくるということが起こっていると思うのです。

そういうことを通じて、最終的にはGDPを増やす、あるいはGNPに等しい、これは地域ですからGDPではなくてRNPとかRDPとかになるのかもしれませんが。そして、成功したかどうかということは、税金がいくら入るかということによって決まると思うのです。

交付金の話が先ほどから出ましたが、これもある程度インフラを進めていくために、地域だけでは出せないことははっきりしていますけれども、基本は税金がいくら入ってくるかということで、税金を納められる企業をどれだけ引きずり込めるか。

あるいは観光業でもいいのですが、それによってどれだけ税金が取れるか。税金が入れば成功するわけです。そうでないと、一見華々しいんだけど、市の財政は非常に真っ赤っかだということになります。

そういう観点から、つまり税金という観点から、どういう企業を入れると良くなるということをご検討されているかどうか。こういう一連の話は非常に大事だと思うのですが、一言で何が成功のキーワードかと言えば、税金がどんどん入ってくる地域になるということだと思います。そうすると、税金をたくさん納めている企業はどこなのか、その投資額に比べて税金が入ってくる業種はどこなのか。こういうことをもしご検討されているようであれば、ぜひ伺いたいと思います。

鎌田会長 まず九州の特徴であります、やはり私どもが標榜しておりますのは、知の拠点、あるいは技術開発の拠点。こういったもののアジアの中での拠点化を目指そうと思っております。

1つの例を挙げますと、シリコンシーベルト構想というのが、これは福岡県の構想でありますけれども、韓国から九州、台湾、シンガポールといったこのルートに、シリコンの集積が非常に進んでおるわけです。その中で九州の特徴、強みを出すためにわれわれが考えたのは、システムLSIの設計開発部門の誘致と育成、集積を図るということであります。既に企業数で言って88社の、皆さん方がお考えになる半導体、電子メーカーのほとんどの設計開発部門が福岡にあるとお考えになっていただいて結構だと思いますが、88社の集積が既にできております。

これはスコットランドのアルバプロジェクト等々、それからシリコンバレー等々を参考にして、そういう集積を図っておるところであります、そういった意味での技術開発拠点を目指そうというところでもあります。

それから、技術開発といっても中国、韓国の追い上げがあるではないかということでありまして、これは先ほども申し上げましたように、自動車の高機能部品など、日本から持っていったものが現地でできるようにだんだんなってくる。あるいは金型についても、プラスチックやゴムの射出型の、あるいはレーザー光線で焼き付けるような形のものが、もう既に向こうでできているわけであります。そういったことに対して、さらにその上を行く技術開発、技術革新をしなければいけないということで、先ほども申しましたように、日本の科学技術振興政策、あるいはサイエン

スパークの建設といったことに大いに期待しておるところであります。

それから税制の問題ですが、これはまだ検討はいたしておりません。日本経団連あたりで非常に研究していただいていることもありますし、福岡県知事が全国知事会の会長をされておられますが、知事会として三位一体改革を非常に強調なさっておりますから、そういったところをフォローしておるところで、もちろん経済調査機関などが九州にもありまして、そういうところではそれなりの研究はしていただいていると思いますが、私ども自体ではそれほどまだ検討しておるわけではありません。しかし、三位一体改革の中心となります税源の移譲については、ぜひそうあってもらわなければ自律的發展は不可能であろうと考えております。

寺島委員長 時間も迫っていますが、私のほうから感想と意見で。

1点は、道州制に絡んでですが、全国のいろいろな立場の方と議論をしているから今回の国土審議会の一つの悩みの種でもあるのですが、実質的に鎌田さんがご発言なさっているスタンスが、実態として九州広域の利害を一つに束ねて、いわゆる電力会社のトップという方が全国的に持っておられる見識というのは、実態的にはもう道州制のトップの役割を果たしているような視点で、九州全体をにらんでいる話になるわけですね。

例えば北陸電力のトップというのは、北陸というコンセプトを持っている、あの地域で唯一の人だと思ふのです。県知事はやはり各県の利害を背負って戦っていますから、道州制といっても本音がだいぶ違ってくる。

そういう意味合いにおいて、これは感想ですが、九州の場合にはすっきりしているんです。電力会社のテリトリーと九州というテリトリーがピシッと合うから。ところが、例えば新潟なんかは東北電力が見ていますよね。したがって、新潟と北陸3県の連携などといっても、誰もその連携の橋渡しをする視点での広域、道州制を議論する人はいないということで、そういう文脈でも、僕は、九州は道州制の先行モデルとして果たされなければいけない役割だとかが非常にすっきりしていて、鎌田さんのお発言というのは、そういう文脈でよく見えるなと思うのです。

次は一つの意見ですが、物流ネットで港湾や空港、道路の総合交通体系のインフラを押し進めていこうということをされていて、大変な一つの展開だと思うのですが、マクロ的な議論とセミマクロ的な議論とミクロの議論というのは当然あるわけ

です。マクロのインフラ整備についての構想や方向性というのは見えているのですが、例えば東アジアの連携で九州が本当に物流の基点になっていくためには、セミマクロ的な議論がプロジェクトとして見えないと、では一体どういう物流をフォローする気なのと。新しい視点ですね。

例えば僕の言ったイメージを一つ具体的に申し上げますと、中国に進出していって家電メーカーが、その製品や何かを各企業ごとにフィードバックしていきますよね。ところが、今や家電の物流というのは、例えばヤマダ電機だとかビッグカメラみたいな家電量販店が支配力を持ってきていて、メーカーごとの物流ではなくて、家電全体を総合的に管理する物流のシステムが要るのではないかなどというところに来ているわけです。

そういうものを束ねたプロジェクトみたいなものを例えば九州で引き付けていけばあれば東アジアとの物流連携の基点に立てるだろうとか、それから国際宅急便的な、クロネコの集配基点みたいなものを例えば九州に持ってくるんだというようなことで思い描くとかということが、次の議論としていわばセミマクロの議論がないと、各企業ごとに任せてあるミクロの議論は各企業が、水は高いほうから低いほうへ流れるわけですから、懸命にプロジェクトを探求すると思うのですが、セミマクロ的な束ね方というのが今後の展開として必要になってくるのではないかと思います。

おっしゃるようにアジアがネットワーク型発展の中に入っているからこそ、そういう視点での議論が今後必要になってくるのではないかなという、これは僕の意見です。

鎌田会長 ありがとうございます。特に物流ネットについてセミマクロの視点をお教えいただいたのは、非常に参考になります。

先ほど新連携の中で地域間連携ということをあえて申し上げたのですが、これはやはりいろいろ考える場合に、企業間連携というのはかなり進んでおるのですけれども、それをさらに地域間で束ねていくという視点をぜひ持たなければいけないという意味で、あれを取り上げたわけです。

それから、物流ネットを形成していく場合に、ミクロのところでは、道路で言いますとやはり用地買収になってきます。そういったものについて地域がいかに支援

できるか。東九州自動車道の早期建設をお願いするに当たって、結局最後はそういった用地買収のようなミクロのところに入ってくるわけで、やはりそういったことも含めて考えていかなければいけないと思っております。大変ありがとうございました。

寺島委員長 先生、どうぞ。

家田委員長 ちょっとだけ質問させてください。大変リアリティーのあるお話を伺わせていただきました。どうもありがとうございました。

せっかく九州ということでお話しいただいたので、九州というところで伺おうと思っているのですが、感想を言うと、私はこの九州というのは日本の中で次の時代に向けた実に特殊なというか特別な位置付けであって、その感じからいくと、言葉を使うときに、九州にとっては例えば「連携」という言葉はもう手ぬるい時代だと思ふのです。日本全国にとっては「連携」でいいんじゃないかと思ふのだけれども、九州はもっとスピード感のある、もっとタイトで、もっと具体的なアクションを起こすような、そういうスピード感かなという感じがあります。「連携」って気分のいい言葉ですけども、なかなかという。これは感想です。

この後細かい話を4点ほど申し上げるので、教えていただけたらと思います。1点目は、地域のFTAあるいはFTAの地域バージョンというふうなお話がありました。関税ではないとすると、何をするか。まさか「九州はBSEは関係ないもんね」というわけにはいきませんよね。それから安全も、やはり日本人からしたらそこは踏み外してほしくないでしょう。そうすると何を独自にFTAをするというところを、もう少し解説していただけたらというのが1点目です。

2点目は、東九州自動車道をはじめとして重要な道路はぜひつくっていくべきだと私も思っておりますが、ものの考え方として、もう少し工夫をしたほうがいいなと、私自身というか、この国土基盤のグループの仕事だから、自分で自分に言っているようなものですが、悩んでいるところでございます。と申し上げますのも、普通の道路といたらローマ時代からずっと社会基盤ですが、進化していつていますよね。同じように鉄道という社会基盤が登場したのは150年前でしょう。飛行機の輸送がわずか50年前で、情報がこの10年とか20年ですよ。

とすると、私が思うのは、この高速道路にしても、単に高速道路が要りますねと

いう時代ではなくて、プラスアルファの高速道路、パフォーマンスがプラスアルファになっているのだというのをやっていく感じではないかと思っています。つまり、歴史の中でプラスアルファを常にしてきたことに対して、自分も貢献するという意味です。

そういう意味からすると、たまたまで申し訳ないですが、昨日雪で九州縦貫自動車道が止まって、小倉から延々と一般道で来たのですが、とんでもない渋滞ですよ。もちろん大変な管理の努力をされている中で止まってしまったのだからしょうがないと言えましょうがないのですが、ちょっと待ってくれよと。鎌田さんのお立場からすれば、あのくらいの雪で止まるというのは東北では考えられないだろうと。

もう少し信頼性の高い、つまり、ダウンする率の低い高速道路マネジメントというのを前提とした高速道路がこの東九州自動車道では欲しいんだよとか、あるいは、じゃあつくりますと言ったって、お金がづらい時代になっているんですから、単に従来みたいな片側2車線で4車線つくる。それができないから暫定2車線だということではなくて、3車線で交互に追い越し車線があるというような、そういう工夫をすればコストは3分の2ぐらいで、パフォーマンスは4車線分出るじゃないですかとか。そういうようなプラスアルファの、つまり、スピード感覚が要求される九州ならではのというような何かお考えがあったらうれしいなと。これがあったら教えてくださいというのが2点目です。

3点目はもっと細かい単純な話で、僕は、この九州を丸ごとというのは非常に素晴らしいと思っております。その時に重要なのは、先ほど清水さんがおっしゃったように、地域地域の独自性という、ある種の個別性ですね。したがって、九州の中でもコントラストがあって、南と北でも違うし、東と西でも違うし、そのコントラストが面白いということをお大事にすると同時に、九州としてのアイデンティティーを何に求めるかということです。手としては、九州ブランドということがアイデンティティーを育成する一つの手だとは思いますが、では突き詰めて九州のアイデンティティーといったら何なんだというのを、やはり物言いが要るなと思って、それを何かお考えがあったら承りたいと。

最後ですが、申し上げたスピード感覚などとも関連するのですが、よその国でこの種の国際競争、協力の中で地域おこしをしていくなどというと、人材育成や人材

の導入や受け入れや送り出し、その辺に関してもっとすごく切実感があって、ものすごくビビッドに、中国語などは、第二外国語を大学でやるときにはもう当然だみたいな感じになっていたり、もっと早いんですね。けれどもわが国の人材育成だとか何だとかというのは、割合におっとりしているというか、このおっとりのスピードだと、いかに元気な九州といえども、ちょっとつらいものがあるのではないかという感じがあって、その辺は鎌田さんはどんなご感触でおられるのか。

もちろん今4つ申し上げたことは、九経連としてのご見解ではなくて、鎌田さん個人としてのお話で十分結構ですので、教えていただけたらと思います。よろしくお願いいたします。

鎌田会長 地域版のF T Aで関税以外に何があるかということですが、これは実は10都市会議が進めておる話で、私は詳しいところを聞いていないのですが、例えば入管手続きを簡素化するといったような、10都市間では通関をスムーズに通すとか、先ほどおっしゃったようないろいろな植物や何とかの検査も、それなりにきちんとした市の認定があれば通すといったような、何かそんなことが検討されておるようです。

それから道路については、これはB / C (ビーバイシー)の問題として、Cは今おっしゃったような、3車線を共同の追い越し車線で作るとか、われわれは1.5車線と言っておるのですが、交通量の少ないところではそういう運用もあるのではないかと考えております。

特に利用のほうでございますが、これについては地元でいろいろな工夫があるのではないかと。例えば、これは沿線のバス会社に呼び掛けておるのですが、ヨーロッパでよくある遠距離の高速定期バスですね。ああいったことを、東側には新幹線が当面できるような計画もありませんので、新幹線を代行するような定期便高速長距離バスを運用して、各インターチェンジでその地方、地方のバスがそれを受け取っていくといったようなことを考えてはどうか、というような呼び掛けをしております。

具体的にどうということはまだないのですが、とにかくいろいろな意味で道路の利用の価値を上げていこうという工夫が地方としては要るのではないかと考えております。

それから、地域の独自性は、観光推進機構をつくるときに特にそのあたりは強調されたわけですが、九州一体観光は結構だと。九州一体でやることについて非常に効果のあるもの。アジアなどで例えば佐賀県を取り上げてPRしても通じませんよと。やはり九州一体でないと通じないじゃないですかと。パンフレット一つつくるにしても、そういったことが考えられる。そういった九州一体で取り組んだほうが効果があるもの、便利であるもの、コスト的にも有効であるようなもの。そういったものを取り上げたのがこの九州観光推進機構でありまして、地域の独自性といったものは、それはそれぞれのところで十分に生かしていこうという観点に立っております。

九州のアイデンティティーは何かということになるとちょっと難しいのですが、これは先生のご質問の意味もちょっと理解しかねておりますが、観光で言いますと、歴史があり、感動がありといったようなキャッチフレーズをつくっております（「感動がある。物語がある。九州」）。やはりわれわれが九州一体で何かをするときに、キャッチフレーズは非常に重要だと思っておりますので、そのあたりで何かアイデンティティーを生かせるような、そういうキャッチフレーズを考えていきたいと思っておるぐらいでございます。

最後の人材育成の切実感がないということですが、実はこれは大変切実感を持っております。例えば高度IT人材養成カレッジというものをつくりましたが、これは毎年福岡で300人、北九州市で200人のIT人材の養成をしております。それから金型についても、九州工大などが中心となってやっていただいておりますが、先ほども申し上げましたようにプラスチック、ゴム等の金型が向こうに移転してしまって、ただ金属金型だけではやれないではないかといったようなことから、もっともっとそういったものの技術開発をしよう。あるいは、団塊世代の定年に備えて、技術継承の問題は非常に切実な問題になってきておりますので、そういうところでやはり急いでやらなければいけないという意識は十分に持っておるつもりでございます。

寺島委員長 どうぞ、最後に一つ。

小川委員 小川でございます。今、地方版のFTAの話が出ましたので、私はちょっとそれを提案しておりますので、少し補足させていただきます。

もともと地方版の F T A というのは、日本では構造改革特区がございまして、それとの絡みで特定の地域だけ関税を下げてくれないかという、もともとはそういう考えでした。ところが、関税を特定の地域だけ下げるとはできませんし、関税を考えても日本は平均で 2.9%、韓国は 7.9% ですから、関税自身はそんなに大したことはないのです、それよりも、むしろ日本と韓国の港湾が相互に協定を結んで、例えば特惠協定というようなものを結んで、そして相互に港湾の取扱料金を下げようと考えました。以前は港湾の料金は政府によって縛られていましたけれども、今は届けるだけで自由に料金を決められるわけです。そういうこともありますから、港湾の料金を下げたほうが物流コストの削減につながるのではないかと思います。関税を政府に頼んでもなかなか下げてもらえないので、それをするよりも、港湾料金を下げることによって物流コストを引き下げようというわけです。

ですから、日本と韓国、あるいは日本と中国の特定の港の間で協定を結んで、相互に港湾の料金を下げることによって物流コストを下げようという考えです。

寺島委員長 どうもありがとうございました。

ということで、時間が過ぎてしまっていますので、鎌田会長には大変お時間を取っていただいてありがとうございました。前半の議論につきましてはここまでにしたと思います。どうもご苦労さまでございました。

事務局 それでは、ここで 10 分程度の休憩に入りたいと存じます。後半は 10 時 45 分からお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

< 休 憩 >

事務局 後半の議事進行を国土基盤専門委員会の家田委員長にお願いしたいと存じます。

家田委員長 それでは、これから進行役をさせていただきます。後半は事務局から資料の説明をいただいて、それから総合ディスカッションということでございます。

では、事務局からご説明をお願いいたします。

事務局 それでは私のほうから説明をさせていただきます。お手元の資料 4 と、

資料5という横長のパワーポイントの資料がございますので、これをお手元に開けていただきたいと存じます。

まず資料4であります、後半のご議論のために論点を簡単にまとめたものでございます。今まで両委員会でご議論いただいた論点のうち、東アジアとの連携関係の論点を抜き書きして、少し形を変えたものでございます。

特にご議論いただきたい点が2つございまして、1つは、1にございます東アジア連携の重要な要素、機能は一体何なのか。その推進策は何なのか、という点が大きな論点かなと思っております。ポツが幾つか付いて並んでおりますものは、今まで専門委員会の中でお出しいただいたお話でございまして、最初のポツは、新しいニュービジネスとして、どのような中身の知的創造機能を集積させるのかというようなことであります。2つ目でございますように、東アジアなどに関する情報収集・研究機能を構築・強化するといったことで、国際研究交流を進めるなど、情報・研究に関する拠点性を持たせてはどうかということであります。3つ目にありますような、人的資源の集積、活動の場にするという観点でありますとか、4つ目でございますように、食・自然・歴史・伝統・祭りといった地域の文化資本を生かして、ビクターズ産業の育成などを行っていく。こういった観点でございまして、一番最後のポツでございまして、都市問題や環境問題といった問題を共有することで連携を進めていったらどうかと。こういった議論が今までなされてきたところでございます。

それから2点目でございますが、こういう連携のための手段と申しますか、交通・情報通信基盤をどうするかということございまして、東アジア諸都市との交流・連携を支える総合的な国際交通・情報通信基盤（シームレスアジアの形成）実現に向けた方策はどうあるべきかと、こんなふうに書かせていただいております。

今までありました議論でございますが、1つは、人流・物流のためのネットワークづくりをどう進めるかということで、例えば小型機材と書いてございますが、リージョナルジェットといった移動手段、それから、高速のフェリーやRORO船といったものを駆使して、東アジアの諸都市と地域ブロック、例えば九州を直結するそういうネットワークをどうつくっていくのか。かつ、ネットワークの中には人流と物流両方があるわけですが、そのシナジー効果を生かしていったらどうかという

議論があったわけでございます。

2つ目のポツでございますが、そういうネットワークをさらにシームレス化していく、スムーズなものにしていくという観点から、物流の際に、シャーシーが国境を越えて自由に行き来できるような形にどう持っていくのかと。それから、海運のカボタージュ規制と書いてございますが、内港海運についてはその国の船でその国の船員が乗った船で行うということでありましたが、そういったものについて、例えば相互に解除できるといった観点はないのかといったものですか、航空路線の利便性をさらに向上させるためにはどういう政策があるのかとか、こういったことをアジアの中でアジアスタンダードとしてつくっていったらどうかというようなことがございまして、それに対して日本のイニシアチブの取り方が一つのポイントかなということでございます。

3つ目のポツは、地域コミュニティがアジアの諸都市に向けて直接情報発信するような、そういう情報通信の技術革新にうまく乗ったネットワークづくりをどう進めていくかといった観点ということでございます。

このような点を中心にご議論いただければというのが事務局の提案でございます。

次に資料5でございますが、ご議論いただくに当たっての参考となるようなものを幾つかまとめたものでございます。時間の関係がございましてあまり長々説明いたしません、最初の表紙をめくっていただきますと、2ページに「東アジアとの連携・交流を通じた地域創造」というような資料が入っております。その地域特性に応じた多用な選択肢ということで、連携・交流のためのツールといたしますが、柱立てが幾つか書いてございます。論点を挙げる際にも申し上げたようなことがございまして、こういったことを通じて国際交流・連携を図ると。そのための地域を創造するためでございます。そのバックボーンといたしますが基礎のところには、やはり今までの都市間交流による信頼の構築というものがあるのではないかとということで、こういったものをだんだん交易というビジネスに発展させていくというプロセスを絵にしたものでございます。

3ページは「これからの国際競争力の源泉は知的創造活動」ということで、知的創造活動の魅力化や都市圏の魅力化といったことが、どういうふうに国際競争力の源泉に結び付いていくのかということを描いたものでございます。

4 ページはデータでございますが、わが国、それからわが国の都市の国際コンベンションの動向がデータとして載せてございます。

5 ページは、「文化資本」という言葉が出ましたものですから、内閣府の「日本 21 世紀ビジョン」の提言の中に出ております文化資本についての解説を抜き書きしたものでございます。

6 ページは、姉妹都市交流、草の根の民間交流を含むような、そういった交流がどことどのくらいなされているかをデータで示したものでございます。薄緑の色が付いておりますところがアジアでございまして、アジアの国・地域にある諸都市ともかなりの交流がなされているというデータでございます。

7 ページ以降は物流・人流関係でございます。例えば 8 ページを見ていただきますと、韓国航路の実績が載っております。平成 16 年で 66 万人の人流が既に博多港を中心に動いていることがデータとして載っております。

9 ページは、都市間の連携・交流のための組織立てが絵解きで載っておりますし、10 ページは対中貿易の拡大ということで、これは右側の表でございまして、日本の対中貿易が対米貿易の額を超えておるといようなデータを数字で示したものでございます。

それから、12 ページの右側でございますが、九州から東アジアに輸出されている農産品には、こういったものが既にマーケットとしてのアジアを意識して輸出されているということを示してございます。

13 ページ以降は、若干、九州だけではなくて日本海を含む東アジア全体のいろいろなデータ、14 ページは北東アジアの貿易回廊の絵が載せてございますし、15 ページは日本海沿岸諸港の外貿コンテナ貨物量のデータを載せてございます。ちなみに博多港ではコンテナ貨物量が 60 万 T E U を超えておりまして、この表の中には入らないものですから、博多港と北九州港は入っておりませんが、両港を合わせると 100 万 T E U。それに加えて下関や新潟など、こういう日本海側の港でこれだけのコンテナ貨物量がありまして、このようなペースで伸びているというデータでございます。16 ページは、日本海沿岸諸港の外貿定期コンテナ航路網を描いたものでございます。

17 ページは九州が東アジアの主要都市と結ばれている海路、それから 18 ページ

は空路でございますけれども、ネットワークが描かれたものでございます。19 ページは、カメララインや上海スーパーエクスプレスが、どんな形で九州と韓国・釜山や中国・上海と結ばれているか。こういったことを絵解きにしたものでございます。19 ページの右側に上海スーパーエクスプレスの運行スケジュールが載っておりまして、上海は火曜と金曜に出発する。博多は水曜と土曜に出発する。こういう運行で週 2 便が運行されているということでございます。コスト的には航空機による輸送料金の約 10 分の 1。それから、リードタイム、実際に荷物がドア・ツー・ドアで運ばれるということになると、「ほぼ同等」と書いておりますが、多分半日遅れかそのくらいのレベルで着くということでございまして、今後非常に注目されている輸送モードでございます。

このようなデータを付けておりますので、ご議論の時に、データを見ながらご議論を進めていただきたいと思います。以上でございます。

家田委員長 どうもありがとうございました。

それでは、これから 1 時間弱ぐらいになりますが、ご自由な意見交換、討論をさせていただきますと思います。今ご説明いただいた資料 5 などについてのご質問でもよろしいし、願わくば、資料 4 に既に 2 つの委員会から出ているキーワードなどが出ておりますので、この辺でもう少し議論を深めるとか、足していく。そういうようなところに重点を置いていただけたらありがたいと思います。特にご発言の順番は決めませんので、お考えのまとまった方からどうぞご自由にお発言いただきたいと思います。

どうぞ、三友先生。

三友委員 本日も鎌田会長のお話をお伺いしまして、この地域におけるいろいろな取り組みを私も知ることができたのですが、本日この会議で配られた資料 4 と、今までのご発言、ご発表の中で一つ非常に大きな違いを感じますのは、情報通信関係のところでございます。会長様のお話を伺っても、そういった内容についてはあまり議論がなかったと思います。

確かに交通基盤は非常に重要ですが、今、世界的に見ると情報基盤の整備というのが急速に進んでおりまして、情報基盤をいかに活用するかというのは各国非常に重要な課題になっていきます。地域の産業ということを考えるときに、では情報基盤

はどういうふうに見えるのか。ホームページで情報を提供するとか、そういうことはもうもちろん必要だと思いますが、もう少し本質的なことを考えると、情報基盤を使って、いかにいわゆるイノベーションのようなものを起こし得るのかということだと思っております。

今までの産業構造の中で、その延長として、例えば地域の連携を考えることも重要だと思いますけれども、やはり組織が変わる、あるいは仕組みが変わるときに、やはり何か新しいもの、何か付け加えるもの、新しい価値を創造しなければいけないと思っております。そういうときに、やはり情報通信基盤をいかに活用するかということは、非常に重要なファクターなのではないかと思っております。

それから、国際連携という視点で見ても、もちろんいわゆる経済的なインセンティブによって生じる連携というのも当然あるとは思っておりますが、もう少し草の根的といたしますか、視線を下げると、やはり人々のレベルでの交流というのも考えなければいけない。その場合には、例えばコミュニティーやそういう発想になってくると思っておりますが、バーチャルな世界、あるいはリアルな世界ともに、そういうコミュニティーをいかにつくっていくか。本当にアジアの諸国の人々が交流するような場を、いろいろな交流プログラムがあるのはお話を伺いましたけれども、もう少し表に現れないようなレベルでの、目に見えない交流ができるのではないかと。そういうものにITも使えるだろうと思っております。

こういう新しい仕組みをつくらうとしていくとき、道州制もそうだと思いますが、やはり組織を変える以上、何かそここのところから出てくるものが必要でしょう。逆に、情報通信の適用ということを考えるときには、組織の変更がないとなかなかその効果が出てこないというのも、逆もまた真です。ですから、その辺のイノベーション、それから組織の変更。その辺がうまく平行に、議論していても進んでいくような、そういう仕組みが何かないのかということを感じました。以上です。

家田委員長 どうもありがとうございました。

2つほど論点を言っておりましたが、特に情報通信基盤については、確かにここまでのお話で、そんなに強調されていなかったわけです。

私なども思いますのは、日本では何かほとんど使わないようなサービスがたくさん

んある割に、自分の携帯電話を持っていても、アジアでどこでも使えないという。こんな状態でアジア連携もへったくれもないという感じがします。

この辺などは、産業展望・東アジア連携の委員会では、寺島先生、どんな感覚でいらっしゃいますか。まずこの辺からいかがでしょう。

寺島委員長 この地域というのは、ITについても相当踏み込んだ展開というのがあって、例えば先ほど鎌田さんもちらっと触れていますけれども、高度IT人材の養成などということ、アジア広域という視点で人も呼んできて、この地域に次世代のITの基盤をつくっていくという努力をされていることもすごくよく見えますし、一通りのことはやっています。九州というのは、そういう意味において。

ただし、今おっしゃったように、これは日本全体の問題だと思いますけれども、アジアのIT連携の中で優位に立っているかということ、決してそうとは言えない部分もあります。これは九州の地域の問題というよりも日本のIT戦略そのものにかかわってくる問題で、ITの、そもそもやはり何と言いますか、情報ネットワーク技術革命なるものの本質が、アメリカが主導するデファクト化であり、ブラックボックス化であり、そういう流れの中にありますから、なかなか日本が優位性を確保するというのは難しいのかもしれませんが。しかし、やはり次世代ということに向けて、オープン系というのはやはり一つのキーワードで。囲い込ませないという意味で。

今、実は福岡県と宮城県が、地方の電子政府化でも先頭を走っています。この連携がつくったいわゆる電子政府化構想というのが総務省の日本全体の電子政府のほうもリードしているぐらいで、ですから、この基盤においても結構先進県なのです。われわれから見ても。

そうは言いながらも、もう一つ今度は違った意見も申し上げて、この地域でやはりあれだなと思うのは、とにかく思い付く限りのことはいろいろ努力されているという気がします。東アジア連携の立場から見てです。ただし、引き付ける力という意味において、では、「いろいろやっているけれども、本質的なところで何をやっているんだい」ということになると、輪郭がまだはっきり見えないという部分があるわけです。日本の東アジア連携全体がそうだとと言えるのだけれども。

例えば何が言いたいかということ、ここでの論点である、情報収集研究機能を構築

強化して、ここが東アジア連携の国際情報収集発信の拠点といいますか、求心力を持った場所になり得るための装置設計や制度設計というものをしっかりやっているかということ、まだそこまで踏み込めてはいない。

アジアのシンクタンク連携などの大会を、去年もアジア国際会議みたいなことで福岡で、例のA P E Cの沖縄で行われたとき以来、福岡でそういう財務大臣の会議が行われたこともあって、5年連続頑張って世界のシンクタンクの人たちを集めて会議などを開催されているのだけれども、イベントから踏み込んで恒常的な機関や装置といったものをどれだけ持っているのかとなると、なかなか難しいですね。

地域でこんなことをしようとする、どうしてもやはりイベントに走るわけです。大阪がA P E Cを誘致したように、究極の形態としてはオリンピックを誘致しようという、また福岡がやろうとしていますけれども。これは結構華々しく見えるけれども、結局一発屋です。僕の古里の北海道も、夏のよさこいソーラン祭りや冬の雪祭りで何やら活性化しているように見えるけれども、結局2泊3日で3万円の観光客をアジアからかき集めて、じゃあ観光立国できますかといったら、そんなものではないですね。やはり質の高い人、リピーターとして何度でも来てくれる人というのを集めないと、観光立国にはならない。

そうなったときに、九州に来なければならぬとか福岡に行かなくてはならないというモチベーションを持った例えばアジアの人たちがいるだろうかということ、「一度はおいでよ」といったたぐいの話ができるにしても、これは大変重要なことだけれども、観光連携にはやはり装置が要るんですよ。

そこで私が申し上げたいのは、この間もそういう発言を、ジュネーブモデルと言って、例えばスイスにジュネーブという町がありますが、われわれは年に2回くらいはどうしても用が起って行かざるを得なくなる。行きたいわけではないけれども。なぜなら、ジュネーブには国連機関の本部が15あります。これはW T OでもI L Oでも、その問題にかかわっている人たち、国連関係者が年間40万人、それから、その周りを取り巻いておられる、例えばW T O関連の研究をしておられるような世界の研究者が何年かに1度はやはりW T Oへ行かざるを得ないということで、その倍の約100万人のジャーナリストと研究者を毎年引き付けているというわけです。

ですから、もしジュネーブに国連欧州本部などがなければスイスの山岳観光の入り口の町に終わっているだろうに、リピーターとして行かざるを得ない人を、今言った数字だけでも年間 150 万人引き付けているわけです。ですからジュネーブのホテルはどこも、1泊 500 ドルぐらいするホテルでも満杯で取れないというようなことが続いているわけです。そういう人を引き寄せないと、2泊3日で3万円などというディスカウントツアーをかき集めても、別府温泉も結構韓国人でにぎわっていますなどという話では、観光立国にはならないという考え方をしっかり取らなければいけないと思います。

そこで、話を戻して、アジアの求心力になるような中核拠点となる構想は何かあるのか、ということです。国連機関を誘致するというのは、神戸や沖縄が今ものすごく努力しているけれども、それよりも、アジア連携にかかわる機関というのは、僕はこれから出てくると思います。例えばアジアのエネルギー連携とか、例えば環境問題に関する連携とか、日本の環境技術というのはすごく大事だと言われているわけです。中国の環境問題がものすごくなってきたので。

となったら、例えばアジアの環境問題を解決していくための共通の研究地盤のようなものを九州に形成して、そこから人を育てて展開していくとか。北九州市などは末吉市長が言っておられたように大変な実績も挙げているのだから、そうやっていくような、何かアジアの都市連携の中の拠点になるような国際機関みたいなものをつくっていくとか、そういうことを積み上げていかないと。

やはりスイスというのはしたたかだから、例えばスポーツの関係者だって、あのレマン湖の山奥のオリンピック委員会に行かざるを得ないから、嫌々とも言えるのだけれども、行くわけです。ですから、そういう引き付ける力というのを研究しなければいけないのではないかと。

だから、中核拠点になろうとするならば、結構一生懸命言われていますよね。例えばこの博物館みたいなものをつくりました。国立博物館。別府の立命館アジア太平洋大学的なアカデミズム連携だとか、早稲田大学の北九州市との連携だとか、そういうものも一生懸命やっています。何が欠けているのだろうというやつです。

もう一步踏み込んだときに、僕はやはり、国際機関のようなものと、それから、これは必ずしもこの地域だけではなくて、今競い合っているけれども、まさにアジ

ア太平洋問題にかかわるシンクタンクです。これは関西が今ものすごく大本気になっていますから、そことの綱引きになると思うけれども。ただし、関西にそれができて、先ほど申し上げたように、例えば環境問題とか、エネルギー問題だとか、金融だとか、そのデビジョンごとのテーマでアジアの中核拠点をつくるということは、決して変な話でも何でもないわけです。そういう装置がないと、いくらキャンペーンをやっても限界があるんですよということ、われわれはよく認識しておくようだと思うのです。

家田委員長 ありがとうございます。三友先生と寺島先生から、いい皮切りの論点抽出をしていただきました。それに関連してでもいいし、それではないことでもいいし、この論点ペーパーのほうでもいいので、いい機会ですので1人最低1回はご発言いただけるようにしたいと思います。順番は決めませんので、どうぞお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

木下委員 インターネット連携については昨日サイバー大学という話が出ましたよね。九州でサイバー大学。これは非常に素晴らしいですが、私は内容を詳しく伺っていないので、どなたかから詳しく伺えるといいと思うのですが。アジアとの連携を入れたサイバー大学なのか、九州地区を主として中心としてやろうとしているのか。これは相当違うと思うのです。

たまたま私は早稲田大学の中で、インターネット教育でアジアの5大学に単位をあげられる課目をつくりました。高麗大学と復旦大学とタマサート大学とシンガポール国立大学と早稲田大学の5大学で。これはインターネットで動画が出てきて、学生は動画を見ながらそれに対して質問したりコメントをしたり、学生間でチャットができるというコーナーです。かなりソフトは要るのですが、学生は非常に興奮するわけです。つまり、自分の家において、外国の先生の肉声が聞こえて、質問したら答えてくれるということですから。

ですから、もしここで考えられているサイバー大学が、九州から超えてそちらへ行くと。入って、教員は、それは英語でやっているのですが、何らかの形でコミュニケーションができるという形になっていくと、非常にいいのではないかと。

それから、APU（立命館アジア太平洋大学）は私も行って、大成功で、素晴らしいと思いますが、世界中のビジネススクール、あるいは世界中のいい大学が、こ

れからアジアは教育市場としてもうかるからということで、どんどん進出しているわけです。日本は進出する能力がなくて、今度早稲田のアジア太平洋研究科がナンヤン工科大学と提携してシンガポールに出ますけれども、おおよそそれが初めてぐらいで、出られないのです。だけれども、出ていかないと、こちらに呼ぶだけでは、日本の教育の競争力というのは本当に強いのかということです。出ていこうと思うと、九州はそれの非常にいい拠点になるのではないかと。それは今の関係で感じました。

それからもう一つ、これは全然別ですが、昨日から聞いていると、やはり九州は韓国と中国、特に上海圏を意識されていると思います。しかし、しかしというのはおかしいのだけれども、山東半島というのが非常に伸びていて、彼らは宣伝下手で、ここは非常に今後のチャンスになるのではないかと。ですから九州は、上海だけではなくて、山東半島も狙ったらどうかと思います。

家田委員長 ありがとうございます。九州でやっておりますので九州の話題ももちろんウェルカムですが、九州以外のことも今日は議論していただいて構いませんので、お願いいたします。

どうぞ、黒田先生。

黒田委員 昨日のお話も踏まえて、資料4のほうに少し欠けている視点として、環境問題は非常に大きいということと、昨日のプレゼンテーションの中にもありましたが、リサイクルを、国内あるいは九州の内部でクローズせずに、アジアとの連携でやるべきだというお話がご提示されました。そういう意味で、リサイクルシステムのアジアスタンダードといえますか、そういうものを構築して、昨日も少し飲みながらお話ししていたのですが、日本は資源がないので、レアメタルを日本で抽出する。そして、これはかなり日本が技術を持っているのです。

したがって、ハイテク製品を全部日本へ持ってきて、これはシーで持ってくる。レアメタルを取り出したものは、今度はエアで持っていく。こういう形でシー&エアとリサイクルとを同時に行うというシステムをするために、アジアでどういうスタンダードにしておけばいいか。廃棄物のいろいろなルールや、そういうものまでも含めた戦略が必要になってくるのではないかなと。以上の点が重要な視点として抜けているかなと思いました。

桜井委員 こちらの資料4を見て思うのは、連携と言ってもいかに質の高い連携をするかということで、幾つか論点があるかと思います。東アジアで考えてみると、やはり1人当たりGDPで見て、かなりの格差があります。欧米とですと、交流しているところかゲインがあるなという感覚があるのですが、東アジア諸国と連携する場合には、何かこちらが与えるような感覚がかなりあるという感じがしていません。

例えばエネルギーで、先ほど寺島先生がおっしゃいましたけれども、先日COPがカナダで行われました。それで、ようやく日本の主張が通って、省エネ分野でのCDM(クリーン開発メカニズム)が認められつつあるという枠組みをつくったと。それと並行して、今、米国は京都議定書から外れていますけれども、APP(アジア太平洋パートナーシップ)という形で、これは日本も入っていますが、まさに東アジア諸国が連携して、省エネ、技術援助も含めて、エネルギー技術の移転のようなことを構想として、これは中国も含め、かなり熱心にその技術援助を期待しているところが大きいということで、相互依存の形で、相互ゲインの形で進められていると。

ですから、そうした意味で、北九州あるいは福岡あたりを中心としてエネルギーのそうした国際機関みたいなものがつくられると、非常にある意味で人が集まるようなことが起こるのかなという気がしています。そういう意味で、産業界がどう対応していくかというのはまた重要だろうと。多分ここは、そうした意味での北九州をはじめとしたエネルギー技術の有効利用ということではかなり実績があると思うので、いいのかなと思います。

それと、道州制の話が出ていましたけれども、今、欧州をめぐってみて思うのは、例えばオランダ人と話をしていると、ギリシャに対して補助金という形であまり援助はしたくないと。交付金は国から出るもので、でも、今EU諸国があれしているのは、やはり豊かな国が貧しい国を援助する仕組みが出来上がっているということがあると思います。ですから、そうした陰のある話として、貧しい地域とか、貧しいと言ってはあれですけども、そうした地域に対して、いかにグローバル化、あるいは道州制の効果によって、ストロー効果みたいなものがあると思うのですが、その中でどうやって富を再配分していくかということは、かなり大きな

問題になるのだろうという気がしています。

それからもう一つ、東アジア連携で、やはり上下の格差があるということで関連して言うと、質の高い人が入ってきてくれるのならいいのですが、そうではない人ももしかしたら入ってくる可能性もあるということで、これは危機管理の問題です。メキシコはかなり、今メキシコシティのあたりは韓国マフィアがかなり入ってきて、それに対して非常に注視していると。メキシコと韓国の間のFTA協定は、それが縁で結ばれていないというような話があって、一つこれは問題点として挙げたいと思います。どうも失礼しました。

小林委員 先ほど家田委員長のおっしゃったこととも関係しますが、やはりこの「連携」という言葉が、何かもう一つピンと来ないのです。東アジア連携。最終的にはこれはこういう言葉で仕方がないかなと思いますが、日本対東アジア残り全部というイメージではないんですね。相手もたくさん多様性があって、例えば関西で今議論しているのは、例えば観光でも、韓国の観光と中国の観光とは全く違います。韓国は自前でシステムをつくろうとしますが、中国は決してそういうふうにはしません。それぞれ個別に対応していかないといけない時代になってきています。後ほどの東アジアの諸都市とのポイント・ツー・ポイントのネットワークというものも、要するにそういう話ですよ。

ですから、いろいろな組み合わせがあって、多様性があって、それぞれのスペシャリティーというのか、そういうものを全部まとめてきて、その結果東アジアの連携というものがあるので、東アジアの連携が最初に出てしまうと、何かお祭りみたいなイメージが出てくるので、そういうニュアンスをこの最初のところにぜひ付け加えていただきたいと。相手は決して一枚岩ではないということをお願ひしたいと思います。

2番目に、もうハブ&スポークの時代ではないので、地域ブロックを直結する、要するにポイント・ツー・ポイントのネットワークをつくって行って、いかに密度の経済性と頻度の経済性を享受できるようなシステムをつくっていくかが重要になってくると思います。そういう意味で、先ほど小川先生がちょっとおっしゃいましたが、やはり飛行機も船も、出発するところと到着するところの両方が努力しないと、そういう意味でのインフラのアライアンスというのか、そういう独自の制度と

いうのか、組織的なイノベーションになってくるのですが、ブロック計画とかそういう中で、ぜひともそういうものをエンカレッジできるような仕組みをつくっていききたいと思います。

清水委員 人を引き付けるような装置の話が出ましたけれども、私も大賛成です。ただ、気を付けないと、すぐ箱ものに偏しやすいところがあります。やはり問題は中身だと思うのです。今、ご承知のとおり、外国の方々は、旭山動物園だとか、金沢の 21 世紀美術館だとか、あるいは直島の地中美術館だとかに非常に興味を持っておられますけれども、やはり中身の問題だと思います。

一般的に外国の方々、特に東南アジアの方々は、今、食べ物や買い物、日本の歴史などに非常に興味を持っておられます。そういった意味で、私は先ほど申し上げたとおり、やはり地域固有の文化とか歴史とか、そういったものをどうやって大事にしていくか。例えば歴史文化財や産業文化財など、そういったものもきちんとやっていく。例えば地場産業は、パリはしょっちゅう見本市を開催していますけれども、そういった形での商品の展開をいろいろしていくとか、そういったことをやっていかなければいけないのではないかと思います。

ただ、いろいろ数だけを追っているのではないかと、とりわけエージェントの問題もあるねという話もありますが、私は、幅広い人流というのがいろいろな意味での下支えになってくると思っております。

そういった意味で、日韓 400 万人の交流のうち、この海峡だけで 100 万人を支えているというのは大変大きなことであると思いますし、その 100 万人のうち海路で 90 万人がやってこられる。先ほどの港でそのうち 70 万人ですけれども、これは非常に大きなボリュームだと思いますし、こういったことで来るような人たちを、どうやって大事にしていくかといったところが不可欠だろうと思います。

私は、やはりああいったところに港のターミナルがあって、非常にお粗末な感じを受けました。一つは、もともと物流の基地ですから、人流の基地として考えていない。あそこはご承知のとおり、バスだとか長距離路線バスといった連携が非常にできていないといったところもありますし、逆に言うと、初めて日本に来られた方が、あれが日本の印象かねといったときに、非常にがっかりする。

そういった意味で、あそこは港湾局さんが管理されていますけれども、どういっ

た形でターミナルを整備するか。あるいは、特に交通機関の連携、インターモーダルな形につくり上げていくか。そういったことがやはり必要ではないかなと。そういった意味で、既存のインフラはたくさんあるのですが、その連携が極めて不十分であるというふうに思います。

あそこの港について本当に、考えていけば、これからどこに行きますかと言ったときに非常に不便であるし、日本のインフラというのは極めてお粗末だなといったことが実感できるのではないかと思います。

家田委員長 ノウハウ云々の話だけではなくて、空間の質とかクオリティですね。今おっしゃったことに便乗して言うと、空港の設計っておかしいと思うんです。ようこそ型になっていないんですよ。大体どこの国の空港も、デパーチャー側が綺麗にできているんです。アライバルというのは、薄汚いところに着いて、天井も低くて、さあ出ていけという感じにつくってあるんです。あれって、「さあ、いらっしゃいませ」ではないですよ。あれって、「ようこそジャパン」とやるんだったら、じゃあ空港の設計の思想とか、港湾も、ウェルカム型にならないのかなと。今清水さんの言ったことに便乗して申し上げました。進藤さん、お待たせいたしました。

進藤委員 先ほどサイバー大学のことでご質問がございましたので、ごく簡単にご紹介したいと思います。これはソフトバンクがちょっと関係しておりまして、平成 19 年度にオープンしよう。インターネットのみで授業をするというものでございまして、内容的には、コンピューター技術に関することと、国際文化・観光に関するということ、そういう2つの学部が設けられると聞いております。福岡市が現在博多湾に造成中の人工島、アイランドシティの建物がそのころできますので、その中にその本部機能を置こうというものでございまして、これは構造改革特区を使って申請をしている、認可を取るということでございます。

ちょっと私は失礼させていただきますので、一言だけ言わせていただきたいのが、先ほど寺島先生が言われたことに関連してですが、九州がいろいろなことをしているのは分かったと。一言で言えば何か画竜点睛を欠くのではないかというようなことを、先生はご指摘されているのではないかと思うわけでございます。

先ほどから、シンクタンク機能の話も出ておりましたけれども、私の考えとしま

しては、いろいろな国の人というのは、多くの外国情報というのはやはりメディアを通じて得ていると。メディアを通じて形成した印象と、実際に来てみたら全然違うという話はよく聞きます。ですから、いろいろな機会を通じて実際に往来ができるような、それはそれとして必要なのですが、やはり本質的なところで連携というか仲間なんだということを示すために、そういう分野ごとにもさることながら、やはりアジア太平洋の未来を考えるようなシンクタンク機能というのは必要ではないのか。

そしてその時に、先ほど先生がご指摘になりましたように、昨日のパンフレットにありますように、福岡でも福岡アジア国際会議というものが行われております。

しかし、一生懸命やってはいるのですが、ああいったものを恒常的なものにしていくときには、やはり自治体レベルではないと思うのです。何か国家意思であるとか、あるいは国民の意思として連携をするのだと、その装置がこれなんだぞというようなものが、何かやはり必要ではないのかなと。

特に日本の自治体というのはそう大きなものではございませんので、その一つ一つの自治体が行うのではなくて、もっと広域的、あるいは本質的な国の意思、国民の意思を反映したものであることが必要ではないかという考えを持っております。以上です。

宮川委員 先ほどの三友先生のお話の関係で言うと、やはりITと申しますか、情報基盤ということについて、あまり具体像がないのかなという気がしています。やはりこれからものづくりと申しますか、いわゆる貿易関係でいけば、中国や韓国、東アジアの国々は、日本にどんどんキャッチアップしてくるだろうと。その先を考えると、やはりソフトと申しますか、情動的なものをやはり整備しておかないと難しいのではないかと。

むしろ情動的なもので言えば、既に1990年代後半は、韓国のほうが日本を上回っていたわけです。実際に、今でも例えば韓国の鉄道などではいつでもインターネットに接続できるような形になってはいますが、日本ではほとんどそういう施設はないといったこともありますし、そういう意味で言うと、電車にいてもホテルにいても、もっと情報アクセスがすごく身近に感じられるような設備。これは九州だけではなくて、全国的にそういうことをしていかないと駄目だろうと。

それからソフトということと言うと、そういうことを起こすのは、これからはベンチャーだと思ふのです。やはりベンチャーという新しい企業が起きるときには、どうしても資金的な裏付けが要るのではないかと思います、日本の場合はどうしても、そうしたベンチャーを育成するような直接的な金融市場の発達はまだ十分ではない。悪用するような例も出てくるようですねけれども。そういう意味では、これが福岡にあるべきか、東京一極でいいのかという問題はありますが、適正なきっちりの直接金融市場の育成というのがやはり必要だろうと。

もちろんそのあたりは、グーグルなどでもスタンフォードで発明してニューヨークで上場しているわけですから、必ずしもその地域地域にすべての金融市場が必要だというわけではありませんが、どこか1カ所か2カ所、きちんとそうしたものを育成するベンチャーキャピタルなり直接金融市場が必要とされています。やはりその部分でアジアに対して先行していく必要があるだろうと思っております。以上です。

家田委員長 ありがとうございます。続いて田村先生、お願いします。

田村委員 2つ申し上げます。1つは、昔、太平洋ベルト地帯を日本でつくろうとしたときに、相手は誰かというときに、ロサンゼルスかあのあたりを含めたアメリカの西海岸だというふうにターゲットを決めた交流をしました。それとは時代も変わり、先ほど小林先生がおっしゃったように多様性という部分がすごく重要視されていますけれども、根本的な部分として、九州という人口の力というか、人口力というか、その力に合う相手がやはりあるのではないかと。

というのは、私自身は常に、例えば上海から見たら九州はどういうふうに見えるのだろうか、日本全部そろえて上海と競争しているのかとか。ちょっとつまらない話ですけども、時代は変わったとしても、質ではなくて量で議論している部分というのも、やはりとらえておく必要があるのではないかとというのが1つ目です。

2つ目は、先ほど宮川先生が言われたことにほとんど近いのですが、国際的な情報を収集するのは民か公か。このあたりがよく分からないのです。

私はバンキングが一番典型だと思ふのですが、バンキングは、少なくとも北海道と九州を比べるまでもなく、九州は国際戦略の中でバンキングを含めていろいろな仕組みを持とうとしていると私は思いますが、日本全体から見ると、国際的な情報

を集めるバンキング能力が低いと言われていることも多い。特に、国際的な情報を、例えば先ほどのアライアンスを含むという話一つ取ってもそうだと思いますが、そういう情報は誰が集めてくるのだろうかということがすごく気になるのです。

2つの港の間で協定を結んで、そのコストを下げましょうと。大変な時代がやがて来るのだなというのを私は小川先生から聞きましたが、飛行機のほうはもうどんどん進んでいて、そういう時代になったときに、そういうイニシアチブを取るのがどこの国だということも大事ですが、地方だけではなくて、その中は民間なの国なのという、そのあたりのものがある、私自身は、国が集める国際情動的な能力というのは高いと思うのです。決して低くないと思うのです。例えば運輸省とか。そういうところで国際的な情報を集めてくるというのもありやしやというのが気になるのです。寺島先生に聞いたほうが早いかもしれませんが、以上です。

寺島委員長 私は今たまたま財団法人の日本総合研究所と、いわゆる民の企業内シンクタンクが発展していった形の三井物産戦略研究所と、両方率いているわけですが、日本というのは2つのタイプのシンクタンクしかありません。つまり、財団法人というのは何だかんだ言いながら上に官公庁が付いていて、日本総研の場合には、経済産業省が半分と内閣府が半分の財団法人ということになっています。国際情報といっても、国際問題研究所というのは外務省の外郭団体としての財団法人です。民間企業のほうは、それが野村総研であろうが何であろうが、企業内調査部みたいなものが発展していった形です。

ところが何が最近日本で知的基盤を落としているかというと、例えば野村総研という会社は去年の4月で終わったのです。どうしてかというと、会社の名前は今でも残っています。けれども、株式会社化したことによって、もうけなければいけなくなった。そうすると、そんな国際情報の分析なんかでは知れているわけです。そうすると、どんどんソフトハウスになり、計算センターになっていって、もうかる方向に人員がシフトしていきます。野村総研が誇っていたリチャード・クーにしても、福島清彦主任研究員クラスの人全部も全部転籍になって、大学に行ってしまった人もいるけれども、誰もいなくなったというのが野村の誇っていた鎌倉の研究部隊です。一言で言えば、今は野村総研という名前のソフトハウスになっているのです。

ことごとさようにすべての金融機関のシンクタンクもだんだんそうになっているの

で、民のほうのシンクタンクは、まさにいわゆる利益を上げなければいけないという思考でどんどん変質し、官のシンクタンクというのは、いろいろ言ってみても、しょせん官のシンクタンクなのです。

ところがアメリカでは、そうではないシンクタンクというのが育っています。例えば僕が世話になったブルッキングス研究所でもC S I Sでも、個人、企業が、みんな支えているんですね。つまり、みんな支えているから、どこかの影響を極端に受けているだとか、どこかの企業の枠組みの中で動いているという限界を超えた、ニュートラルなシンクタンクというのを育てているわけです。

大体世界の国というのは、通信社とシンクタンクについて言えば、やはり自分の国の戦略に沿ってきちんとした装置を持っています。ところが日本というのは不思議なことに、これだけの巨大な経済力を持ちながら、共同通信や時事通信もあるよなどと言う人は世界の通信社を知らないからであって、日本で最大のメディアで海外にも特派員を送っている日経でさえ 100 人程度の特派員ですけれども、日本の大きな商社というと、ニューヨークの拠点だけで 100 数十人の人を配置しているわけです。これぐらい経済と情報がアンバランスになっている国は珍しいですね。

ですから、この際そういう国際情報拠点というものを本格的につくらなければ。戦前のほうが、例えば満鉄調査部型の国策シンクタンクにしる、そういうものを目指していたわけです。

話を戻して、財団法人や民間企業の枠を超えたシンクタンクを一体どこがどういう形をつくっていくのかということが今大変なテーマになっているということで、関西は、今、関西財界を挙げてアジア太平洋研究所構想というものを追い掛けて、エネルギーでも環境でも、そういう分野で飯を食っているアジア太平洋の若い人たちを集めて、極端に言えば世界最大のシンクタンクを目指そうという構想です。今ちょっと手伝ってくれというので、その青写真をあれしているのですが、それくらいのことをしようという話になっています。

ですから、九州がどういう戦略を取るかは別にして、先ほど僕が言った意味は、そういう文脈です。例えばエネルギーならエネルギー、環境なら環境についてはアジア連携の基点になっているのは九州にあるということで旗を立ててしまうことが、やがてすごく大事になってくるのではないかという気がします。

家田委員長 あとお2人ご発言いただこうと思います。先に山崎先生、お願いします。

山崎委員 私のコメントを2、3言わせていただきます。

1番の東アジア連携のまとめと、2番目の交流のお話が、結び付いていないのです。1番の重要な連携の要素は何かというところでは、ハイテクのソフト産業と地場産業になってしまっています。物流のところは、実際は難しいかなと思いますけれども、カボタージュまで書かれており、戦略的であり、大変うれしく思いますが、アジア連携と交流との連携がきちんと考慮されていません。

今日本が一番強い部分は、素材、部品、製造装置です。それらがアジアとの広い意味での連携の基盤となります。韓国はそれらの産業で自立しようと政策支援するようですが、それらの産業を抜きにして、産業連携は考えにくい。1番と2番の流れをもう少し、先端産業と地場産業だけではなくて、実際に日本の強い分野のところを考えていただきたいと思います。

文化の交流も、私は何度も申し上げているのですが、いきなり博物館的な文化だけではなくて、日常的な文化的な要素を身にまとった、ファッションだとか食品だとか、ヨーロッパの国であれば当然動いているような商品にも目を向けていくべきだと思います。イタリアのパスタがフランスに輸出されているような、日常的な商品も簡単に国境を越えるような時代になってきています。最近ニュースを見ていると、実際に食品メーカーがアジアに一大展開を始めたようですが、そういった大上段に構えない交流もぜひ加えていただきたいと思います。

それと、東京一極集中がこれほど進んだ中でなかなか地域の中では考えにくいところがありますが、1つの視点というのは、やはり外資の導入です。

国が外資導入に力を入れ始めていることもあり、それぞれの地域がどういう企業、産業のどのような受け皿となっていくか、という装置を考える必要もあります。

「自分のところでいろいろつくってごらん下さい」という考えももちろんありなのですが、台湾の資本が福岡にもホテルをつくっておりますし、韓国の企業が今盛んに九州のゴルフ場を買収しております。ゴルフをする方ですから変な人はまだ来ていないとは思いますが、韓国人のそういう動きがあります。やはり外資の導入みたいなものを地域でどう受け止めていくかというのはものすごく重要なので、外資

導入についてもぜひ考えていただきたいと思います。

最後、3点目ですが、開かれた国土づくりの論点というのがあります。これも本当はちょっと物足りない感じがします。アジア全体がアジアハイウェイだとか、メコン川流域の総合流域開発だとか、本当に国境を越えた地域開発が大前提になって動いているなかで、日本は陸でつながっていないからしょうがないといたらそうなのですが、アジアハイウェイはできないとしても、フェリーでつなぐとしたら博多港から出るわけです。東京から韓国、中国と、海のハイウェイとして機能するという、そういった大きなシナリオの中でここを位置付けていただかないと、地域は地域の戦略を出して頑張りなさいよというだけでは、やはり開かれた国の大きな視点みたいなものがちょっと弱過ぎる気がいたします。

家田委員長 ありがとうございます。小川先生、どうぞ。

小川委員 大きな問題ではありませんが、資料の5の6ページに姉妹都市交流があります。九州も、特に中国、韓国とは姉妹都市交流をしていますけれども、今、姉妹都市関係があることによって、逆にそれが足かせになっている部分があるのではないかと思っています。姉妹都市関係も、もともとは首長さんや、あるいは議員の個人的な関係で結ばれた場合が多いわけです。あまり必然性がなくて結ばれている場合が多いです。それから、締結した当時は必然性があっても、時間の経過とともにあまり必然性がなくなってきているというような。

例えばこの近くの例ですと、山口県の萩が韓国の蔚山と、たしか1968年に姉妹都市関係を結びました。その時は直線距離で一番近いということで結んだと思うのですが、その当時の人口が、萩が6万人で蔚山は8万人だったのです。ですから、人口規模はあまり大きな違いはありませんから、それで良かったのですが、今や蔚山は100万人都市で、萩は逆に人口5万人ぐらいになってしまっていて、都市のレベルで言ってもものすごくアンバランスです。けれども韓国側からすると、韓国は姉妹都市は1国1都市ですから、もうどうしようもないわけです。

そういう姉妹都市関係で縛られている部分があるのではないかと。ですから、これを見直す必要があるのではないかと考えているのですが。たまたま今日本では平成の大合併をしていますから、姉妹都市関係も整理すればいいので、いい機会だから整理するというか、本当に必然性のあるところと関係を結んでいくようにすべきで

はないかというふうに思います。

ただ、やはり国際的な姉妹都市関係というのは、信義といいますか、なかなかやめがたいですね。ただ、面白い例は、韓国の釜山はもともと下関市と姉妹都市関係を結んでいましたが、釜山としてはどうしても福岡市と姉妹都市関係を結びたい。けれども、下関と結んでいるから福岡とは結べないわけです。だからどうしたかという、名前を変えて、姉妹都市ではないと。行政交流都市という名前を付けて、事実上姉妹都市関係を結んでいるのです。

ですから、そういう手もあるわけですから、姉妹都市関係をちょっと見直すことが必要ではないかと思っております。

家田委員長 ありがとうございます。一通りご発言をいただきましたので、ここからは事務局、もしくはこちらに並んでいる方々から、いろいろな委員から出た意見に、もし逆コメントや、委員へのご質問や、全く独自のご意見とか、ありましたらお願いしたいと思います。特にご指名はしませんので、どなたかいかがですか。では、事務局お願いします。

事務局 今も山崎先生のほうから、今日のこのペーパーについて、まだ十分連携が取れていないというお話がございました。

この東アジアの問題については計画の非常に大きな柱にしたいと思っておりますので、その辺をこれから少し整理をしていきたいと思っております。特に国際交流というような柱については、知的連携ですとか文化連携みたいな話がありますし、もう一つは経済交流のような柱。さらには環境、都市を含めた国際協力みたいな部分ですね。こういう3本の柱を立てまして、具体的な玉として、例えばバリアフリー化。これは既存のストックを活用するという話もあれば、東アジアスタンダードといった規制緩和のような話も、一つの大きな施策として出してこられるのではないかと考えております。

もう一つは、やはりインフラの整備の問題がありまして、これは寺島委員長からも指摘のあった総合交通体系にかかわるような、いわゆるこれまでのハード的な側面も含めたインフラ整備、情報基盤の話もあります。そういう施策を考える。

やはり非常に大きな柱として考えていけないと思っているのは人材の部分でありまして、これは国内の人を育てるという部分もありますが、いわゆる海

外の人をどういう形で使っていくかという柱。そういう横系、縦系みたいな話で全体の構成ができないかということ、これから3月ぐらいまでかけて全体の体系的な整理をしたいと思っております。

その結果としてどういうネーミングにするのか、これはまた先生方のいろいろなアイデアをいただきたいと思いますが、今のところは「東アジア連携都市群の形成」とか「東アジア連携都市構想」とか、そういうような全体のキーワードを付けて計画の柱にできないかといったことを考えております。

ほかにも幾つか、国土の国民的経営のような話。非常に政府の財力も落ちてきた中で、日本の国というものを、国民全員がどういう形で参加して管理していくのか。そういうところから新しい社会規範のようなものを出してこられるのではないかと。そういう柱も考えておまして、そういう計画の中の3本、4本ぐらいの大きな柱を立てて、計画の玉にしていければと今のところ構想しております。またいろいろな形でご相談をさせていただいて、柱をつくっていただきたいと思っております。

事務局 一言よろしいでしょうか。この論点について、山崎先生からいみじくもご指摘のように、1と2が、やはり上半身、下半身が完全に一体化していないということはあると思っております。

特に私は2のほうの担当であります。ここでこういう合同委員会を開くことが決まったときに一つ期待しておりましたのは、具体的に1のような経済連携やら社会連携やら、いろいろな形で具体の交流をしているところが、どういう形で人流やら物流に表れているのかということを目で見たいという思いがありました。そういう意味では、ビートルの現場で、実際に、海なんだけれども60万人が動いていて、それが韓国経済と九州経済を非常に強く結び付けているというようなところを実感したのは大きかったと思っております。

しかし、同じような作り込みをしていかないと、次回同じようなペーパーをつくったときにも、1と2が全く分離しているというふうにもたご指摘を受けるのかなと思っております。

そういう意味では、その2のほうの作り込みが、これから勝負かなと。そういう連携という中で具体的にどういうふうにものが動くのかをしっかりと受け止めて、ターミナルとかキャリアとか、そういったものの制度を考えていかなければいけな

いと思っております。

そういう意味では、一番ばやっとしておりますのは、三友先生がおっしゃったように3番目の情報のことでありまして、この2行の物言いから全然このところは進化がないものですから、そろそろお題目を百万遍唱えてもこれ以上進化しないというのは問題なものですから、この辺についても、つくり込みについて少しご指導いただきたいと思っております。

事務局 いろいろな先生方からいろいろなご指摘、ご意見ありがとうございます。私がこれから引き続き特に関心を当てて検討していきたいと思っておりますのは、何のための連携なのかということ、やはり最後はビジネスにつながるということがキーワードではないかと思っております。

ビジネスというといろいろな意味があるかもしれませんが、例えば自分たちの世界ではなかなかやっていかれないところを、異分野と連携することによって新しいビジネスが生まれてきたというのが最近の例だと思っております。例えば自然をビジネスにしていくというのはエコツーリズムみたいなものだと思いますし、大学の過去の研究・知見をビジネスにつなげていくという意味からすると、産学連携みたいなものだと思いますし、過去の歴史をビジネスにつなげていくというのは、昔からあるかもしれませんが、お寺巡りみたいな観光のようなものかもしれません。

そういう意味からすると、まだ日本の国内にはビジネスのネタになるようなものは結構たくさんあるのではないかと思っております。例えば文化や芸術だとか、地元で昔からずっとあるようなもの、日本人から見ると何でもないのだけれども、外国から見ると非常に魅力的な日常生活で触れているものなど、そういうものをどうやってビジネスにつなげていかれるのかということも、これから何か考えることができなにかと思っております。

それから、イベント的なこと、一発屋ということではいろいろご批判があるかもしれませんが、それはそれで、いろいろな人が集まるいい機会ではないかと思っております。それをそれで終わらせるのではなくて、それをきっかけとして、そこからビジネスが生まれていくような仕組みです。

例えば車のショーなどは一つの例だと思っております。車をつくって、自分の成果をアピールしたい人と、買いたい人と、その間をつなげたい人がそこに集まってくる。

そこからビジネスが生まれると。そういう意味で、イベント的なこともそういう形でビジネスにつながるような仕組みというのを、併せて考えていかれないかと思っております。

先ほどから話が出ておりますが、人材ということはやはり大事なわけで、そういうことをすることによって、また人が育つと思いますし、いい人材が発掘されるきっかけにもなるのではないかと思っておりますので、そういう意味でも検討を進めていきたいと思えます。

家田委員長 時間になっておりまして、これで終わろうと思うのですが、寺島先生をはじめ高名な先生の前で私はとてもまとめる能力はありませんので、個人的感想だけを申し上げて終わりたいと思えます。

やはり、ここでやって良かったなという感じがします。しかも、専門委員会を超えた先生方のご意見を伺えるというのは、私自身にとっても、私どものメンバーにとっても、大変良かったのではないかと、セットしていただいた事務局の皆さん、現地の皆さんに、代表ですが、心より御礼を申し上げたいと思えます。どうもありがとうございました。

幾つか感想を言いますと、確かに今廣田さんの言ったビジネスというのだけれども、ビジネスという面と同時に、やはり心のつながりというものが裏腹になっているというビジネスという訴えがやはり要るな、という感想はちょっと持ちました。

2点目は、九州でいろいろな市長さんや経済団体の方などのお話を伺いますと、やはり、もう一步先を読まないとまずいなという感じがします。つまり、今やりつつある、あるいはやってきていることをもう一回国土形成計画で言ってみても、始まらないとは言わないけれども、もう一つ生産性に欠けますよね。もう一步先を読む知恵が要る感じで、これは寺島先生のほうにお願いかなと思えますけれども、ぜひ読んでいただきたいと思えました。これが2点目でございます。

それから、人材というのがいろいろ出てきましたが、私の感覚からすると、やはりまだきれいごとというかそういうところがあって、もう少し切羽詰まった本音と実質の人材交流と人材育成みたいなことを出したほうがいいのではないかなと。でないと、アジア連携というかアジアとの対抗の中でやっていく中では、ちょっとツライトになってしまうかもしれない。そんな感触を持ちました。

情報基盤については、おっしゃるとおりこのところは弱くて、もっと充実させなければいけないし、それはどういうふうにしたらいいかと思うのですが、まだ残念ながら情報に関する基盤が社会基盤と見なされていないようなところがあるように私は思います。

つまり、民の段階でいろいろなものを開発して、いろいろなネットワークをつくるというのを、競争の中で好きにやってね、とやってきている。それでいいところはたくさんあるのだけれども、ここまで情報基盤が重要になって人々の生活の基礎になってくると、どこか基礎の基礎というのは、何かルールを決めたり、ここまでのサービスはどこまでの広がりになろうとかいうことを考える時代になってきている。つまり、情報が社会基盤になる転換点を、今考えなければいけない。三友先生に考えていただくわけですけれども、そういう感想を持ちました。

それから交通と情報が、特にこの九州では近いですから、情報と交通のアジアとのコンパティビリティ。これはもう少しキーワードで入れなければいけないし、それがシャーシの問題だうんぬんという細かい話になってしまうといけなけれども、話としてはドーンと行って。特に情報のコンパティビリティはものすごく弱いですから。

というふうにいるいろいろ伺った次第ですが、九州でやらせていただいた一つの意味は、「九州は一つ一つ」というお話もあったけれども、それこそが僕は広域ブロックの意味だと思います。つまり、広域ブロックの中である種の普遍性を追求しながら、同時に、その背中合わせである地域ごとの独自性を主張していく。固有性を主張していく。県のエリアの中でも、普遍性を主張しながら、その中では小さな小さな地域が固有性を主張する。普遍性と固有性の両立という、当たり前の話ですが、それを九州でやらせていただいて、また体感させていただいた次第でございます。

以上、少々長々と感想を申し述べましたけれども、以上で私の司会を終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

事務局 どうもありがとうございました。

次回の委員会の日程等でございますが、これは別途事務局からご連絡申し上げたいと思いますので、よろしく願いいたします。どうもありがとうございました。

閉 会