

# 現行制度の問題点（企業の視点）

## ヒアリング結果－38項目－

この調査は、2006年1月17日～1月31日の間に、九州地域戦略会議 道州制検討委員会事務局が、九州の企業12社、自治体1、大学1、TLO2、知的財産本部1、国の出先機関1にヒアリングを行って収集した意見に、九州経済同友会の九州はひとつ委員会が、九州自治州構想の提言をまとめる際に同委員に実施したアンケートの結果を加えてまとめたものです。

分類基準	A ; 道州制でないと解決できないもの	.....	県合併に加え、国からの権限移譲及び税源移譲などの税財政制度の見直しを伴うもの
	B ; 県合併で対応可能なもの	.....	九州の全部または一部の地域で県合併を行う必要があるもので、国からの権限移譲及び税源移譲などの税財政制度の見直しを伴わないもの
	C ; 政策連合で対応可能なもの	.....	各県が共通の課題について共通の政策をつくり連携して実行することで解決を図るもので、国からの権限移譲及び税源移譲などの税財政制度の見直しを伴わないもの
	D ; 法改正や運用改善、規制緩和、権限移譲、構造改革特区、地域再生計画等で対応可能なもの	.....	現行制度の活用で対応可能なもの
	E ; 道州制でも解決できないもの	.....	憲法改正を伴うもののほか、A B C Dのいずれにも該当しないもの

上記で複数の分類が可能なものは、既存制度の活用やより緩やかな解決策を優先する

2006年6月9日

九州地域戦略会議 道州制検討委員会

現行制度の問題点（総括表） 企業の視点

	国の中央集権システムの課題等	国と県（県と市）の二重行政の課題	都道府県制度の課題
1. 産業政策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ベンチャー支援のためのエンゼル税制は不十分</li> <li>・地方には進出企業に対する法人税、消費税優遇の自由度がない</li> <li>・税金やビザを免除して「九州に行けば響かなくなるチャンスがある」という地域に</li> <li>・消費法の規制が全国一律で不合理</li> <li>・新産業の振興政策を各省庁が縦割りで行って非効率</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・類似のベンチャー支援を県と市がそれぞれ実施していて非効率…11D</li> <li>・国と県それぞれによる産業クラスター形成事業は非効率…12A</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各県TLO単独による中小企業の産学連携支援では成果が低い…14E or C</li> <li>・各県に分散立地している工業技術センターとの共同研究は企業にとってメリットが少ない</li> <li>・各県単位の企業誘致ではインセンティブが働かない…16C</li> <li>・各県単位の自動車部品メーカーと工場企業の高齢化を行っている補償が広がらない…17C</li> <li>・各県がそれぞれ異なる品種改良を実施しているためブランド商品ができない、ロットも小さい…18C</li> <li>・各県単位の農産物を生産販売するためロットがいさく競争力がない…19C</li> <li>・産番簿が別立して衛生水準の向上が課題となっている…20E</li> <li>・各県が農産物の認証制度を持っているため統一ブランドが作りにくい…21C</li> <li>・鶏糞発電所の燃料調達で各県単位では非効率…22D</li> <li>・九州は現状ロットがいさく中国から見たら北海道の方が魅力…23C</li> <li>・県単位の補助金のため広域競合商品競争ができない…24C</li> <li>・申請様式が県によって違うので困っている…25C</li> </ul>
2. 社会資本整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国の港湾・空港政策は国際情勢の変化に対応できていない…6A</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・各県ごとに空港、港湾が整備されていて非効率…26A</li> <li>・九州全体で航空需要を考慮、空港の一体利用を図るべきだ…27A</li> <li>・新幹線互換九州ルート整備の遅れ…28B</li> <li>・各県の横並び意識が強いため九州自動車道が繋がらない…29A</li> <li>・都市開発において土地区画整理法などの解釈が県によって違う…30D</li> <li>・九州一体となった効率的な社会資本整備が行われていない…31A</li> </ul>
3. 国際・社会政策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まちづくり三法は市町村単位であるため中心市街地の再生は難航…7D</li> <li>・建築基準法の全国画一的な適用のため地域個性あるまちづくりができ…8D</li> <li>・産業廃棄物処理法の一時的な適用により市独自の環境行政が維持できない…9 D or E</li> <li>・学校の校舎には全国一律の細かな規制が多い…10D</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県、市、民間がそれぞれ海外に経済ミッションを派遣していて…13B</li> <li>非効率</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県単位で環境問題に取り組みても効果は不十分…32C</li> <li>・県民から集めた税金を県にも使えずに非効率…33C</li> </ul>
4. 意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自治体は主権者である国民に最も近い市町村が基本的な行政権限を持つべきという趣旨で明確な認識に基づくもの…41-</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・九州の人材を九州にとどめ置くための施策が必要…34A</li> <li>・広域的な行政視野を持つ人材の育成には広域行政体制が必要…35A</li> <li>・九州の国産、重文の産物政策を道州制で実現する…36C</li> <li>・バイオマスを九州全体で有効利用する…37C</li> <li>・道州制になれば放送局は再編、淘汰されるだろう…38-</li> <li>・道州制になるとコマースが郵政でできるメリットもある…39-</li> <li>・多額の長期債務返済を削減する行政の合理化が必要…40A</li> </ul>

## 1. 国の中央集権システムの課題等

## (1) 産業政策

## 1 ベンチャー支援のためのエンゼルの税制は不十分

・エンゼルの税制は、ベンチャーに出資して損失を出した投資家とその損失を以後8年間繰り越し控除できるなどの優遇措置だが、手続きが複雑すぎてベンチャー企業、投資家双方の事務負担が重い。ベンチャー支援のための税制優遇は、ベンチャーに出資して損失を出した投資家が、その損失を他の所得と通算して損金処理できればいいのであって、アメリカでは全額損金処理できる。税制の見直しが必要だ。

## 2 地方には進出企業に対する法人税、消費税優遇の自由度がない

・日本が国際競争力をつけるには企業誘致が必要だが、企業誘致のインセンティブは何と言っても税制優遇措置。それも固定資産税だけでなく、法人税や消費税の減税が必要だ。九州や各地域が企業誘致に苦勞するのは、地域が法人税、消費税優遇の権限を持っていないからだ。税制の自由度がまったくない。道州制に移行して法人税、消費税の権限を地方に移譲し、自前の税制とする必要がある。

## 3 税金やビザを免除して「九州に行けば豊かになるチャンスがある」という地域に

・九州が発展するためには、税制を改革して人や企業が集まりやすくなることだ。九州を企業活動の舞台としてアジア・世界に提供し、税金を軽減しビザを免除して国籍、人種に関係なく人を集める。国からの権限、財源の移譲と九州が一つになることが必要だ。  
・九州はアジアの人々にとって「九州に行けば豊かになるチャンスがある」という地域になるべきだ。そのためにすべての人に起業の機会均等を与える。空港や港湾を整備され、自然があり、高等研究機関がある。これらを九州一体で活用できるように道州制に移行し、アメリカンドリームのように九州ドリームを目指すべきだ。

## 4 消防法の規制が全国一律で不合理

・消防法の規制は非常に厳しい。倉庫や工場を建設するとき、床面積1,000平方メートル単位で防火壁を設置することが義務付けられているが、そのために床の一体的利用が妨げられ、建設コストも増える。全国一律ではなく、申請者ごとに弾力的な法運用ができないか。

## 5 新産業の振興政策を各省庁が縦割りで非効率

・成長産業として産業集積戦略のシナジーとなることが期待される産業(半導体産業、情報産業、環境産業、バイオ・医療産業、健康・食品産業など)は所管官庁が経済産業省、総務省、環境省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省などに分かれており、分野ごとの産業振興政策が省庁間の縦割り行政によって実施されているため、補助金交付時期の違いなどから産産連携が進展しにくい。  
・産業振興には各省庁を横断する総合的な地域産業政策の実施が必要であり、各省庁の持つ権限と財源をその地域に集中的に投下すべきだ。将来的には道州制によって権限と財源を移譲し、道州が戦略的産業集積拠点を形成して九州の一体的な産業振興を行うようにすべきだ。

## (2) 社会資本整備

## 6 国の港湾・空港政策は国際情勢の変化に対応できていない

・日本の港湾はブサン、上海にハブ機能を奪われた。これは日本が世界との競争に選れた典型的な例だ。その原因は、霞ヶ関が国内だけに目を向け、国内の港湾、空港の整備はどうかという部分最適を求めたからだ。  
・例えば、港湾の電子通関は中国などアジア諸国は日本よりも進んでいる。世の中は日本が考えているよりもっと早く動いている。この現状を克服するには、アジアの動きを最も近くで感じることでできる九州が港湾・空港の整備を自立的に行うことだ。そのためには道州制に進むのが一番だ。

## (3) 国際・社会政策

## 7 まちづくり三法は市町村単位であるため中心市街地の再生は難航

・まちづくり三法は、中心市街地活性化法、大規模小売店舗立地法、都市計画法だが、市町村単位でまちづくりを行うことになっていて、一つ一つのまちが中心市街地の再生を目指して計画を立てても、隣町が大規模ショッピングモールを誘致してまちづくりを進めると、住民はショッピングモールに流れて中心市街地の再生は難しくなる。広域的なエリアでのまちづくりが必要だと思ふ。何もないところが大型店を誘致して、既存商店街を抱える市に勝つこととなる。

D

・税制見直しで対応

A

・道州制に移行して、法人税、消費税の賦課権を国から道州に移譲する必要がある

E

・ビザ免除に関しては国の専権事項なので道州制移行しても解決は困難

D

・規制緩和で対応可能

A

・産業政策に関し国から地方への権限、財源移譲が必要  
・県合併が必要

A

・港湾、空港整備に関し国から地方への権限、財源移譲が必要  
・県合併が必要  
・但し、ハブ空港・港湾整備は国の事務だという意見も強い

D

・市町村合併で対応可能

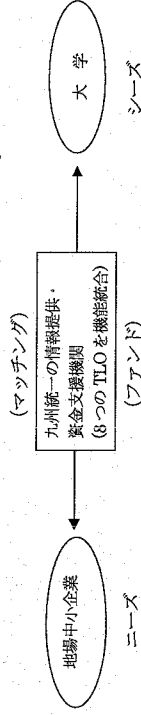
<p>2. 国と県（県と市）の二重行政の問題</p> <p>(1) 産業政策</p> <p>(2) 社会資本整備 一該当なし</p> <p>(3) 国際・社会政策</p>	<p>8 建築基準法の全国画一的な適用のため地域の個性あるまちづくりができない</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・湯布院町（現在由布市）は、1990年に「霽いのあるまちづくり条例」を制定しようとした。当初の条例案には、建物の高さ制限やそれに従わない業者に対する給水制限事項が盛り込まれていたが、建築基準法を超える規制は認められなかったとの建設省（当時）の指導で、空城率（建蔽率の逆数）や高さ制限などの開発規制の部分は強制力のない行政指導に変更された。全国画一的な建築基準法の適用が、地域が進めるまちづくりの障害になっている。</li> <li>・このような建築基準行政や都市計画といった地域計画に密着した領域については、行政権限を国から市町村へ移譲すべきである。</li> </ul> <p>9 産業廃棄物関連法の一時的な適用により市独自の環境行政が進まない</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・福岡県宗像市では、産業廃棄物処理業者の焼却施設の建設に対し、地下水汚染などの環境問題を理由に住民が反対し、宗像市長は市の条例に基づいて市環境保全審議会の管甲を受け、業者に計画廃止を勧告した。これに対し、産廃業者は法的手続きは完了しており、条例は憲法違反だとして提訴した。福岡地裁で1997年、和解が成立し、業者は焼却施設建設を断念する代わり、宗像市は業者の焼却施設用地を買収するとともに解決金5億8,000万円を業者に支払った。全国一律の法適用が宗像市の進める環境政策の妨げになっている。</li> </ul> <p>10 学校の校舎には全国一律の細かな規制が多い</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・学校の建て方などに全国一律で細かな規制があり、使用上の不便を感じる。たとえば、「教室は南に面し、廊下は北側」という規制は、暑い南九州や沖縄では逆が望ましい。また、「管理」に注目し万一の退避を考えない出入り口の数規定なども問題だ。</li> </ul> <p>11 類似のベンチャー支置を県と市がそれぞれ実施して非効率</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ベンチャー企業への支援は、同一県内でも県と市がそれぞれビジネスマッチングなど類似した支援を行っている。横の連携を強めてほしい。</li> </ul> <p>12 国と県それぞれによる産業クラスター形成事業は非効率</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・経済産業省の産業クラスター計画、文部科学省の知的クラスター創生事業、農林水産省の食料産業クラスター形成事業に加え、各県が産業集積的な取り組みを行っている非効率だ。各省庁の権限と予算を九州に移管し、これに各県の資金も加え九州全体で戦略的な産業集積拠点の形成を行うべきだ。</li> </ul> <p>13 県、市、民間がそれぞれ海外に経済ミッションを派遣して非効率</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今はグローバル時代だから、経済ミッション、姉妹都市提携などの国際交流も県単位や市町村単位ではなく、九州単位でやるべきだ。外国の都市からは、県や市や民間が何度もバラバラで来るのではなく、目的はほぼ同じなことでまとまって来てほしいといわれる。九州が一つになつて交流すれば、人口、経済規模にしても大きなパワーになる。</li> <li>・熊本と大連、福岡と大連ではなく、九州と大連が交流する。上海の関係者からは、あなたの県以外の地域とも交流したい、鹿児島とも交流したいと言われた。海外の大都市は県や市町村単位の交流は考えていない。</li> </ul>	<p>D</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・景観保全のための規制に関し国から地方への権限、財源移譲が必要</li> <li>・もしくは構造改革特区で対応可能</li> </ul> <p>D</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境保全政策に関し国と県から市町村への権限、財源移譲が必要</li> <li>・(orE)</li> <li>・環境保全は広域的課題であり道州が受け持つべき事務なので道州制に移行しても解決しない</li> </ul> <p>D</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・規制緩和で対応可能</li> </ul> <p>D</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・県と市が連携して施策を実施すべき</li> </ul> <p>A</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・産業政策に関し国から地方への権限、財源移譲が必要</li> <li>・県境を越えた取り組みであり、県合併が必要</li> </ul> <p>B</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・各県の利害が一致しないので政策連合は困難</li> <li>・県合併を行い、ミッション先への窓口とミッション主体を一本化することが必要（訪問先で頻りに求められる）</li> </ul>
---	---	---

## 3. 都道府県制度の課題

## (1) 産業政策

## 14 各県TLO単独による中小企業の産学連携支援では成果が少ない

- ・ 地域の中小企業は、大企業と違い産学連携や共同研究をしようとしても大学の研究者や学生等の情報収集能力が不足している。また、大学との研究開発は数年かかることがあり、中小企業が提供できる共同研究の資金が少なくなっている。
- ・ 一方、大学側も地域の産学連携は商品開発分野でも成果が少ない。
- ・ 産学連携を促進するには、地域の中小企業のニーズと地元大学の研究実績・テーマを広域的にマッチングさせ、あわせて企業の研究開発資金を援助する九州の統一機関およびファンドを設立することが必要だ。その際、九州各県に8つあるTLOを機能統合してマッチング機関の母体とすることが効果的だ。各県のTLO単位ではマッチングの機会が少ない。



## 15 各県に分散立地している工業技術センターとの共同研究は企業にとってメリットが少ない

- ・ 福岡県には工業技術センターが5箇所あり、約100人の研究員が働いている。このセンターを活用して地場企業が技術開発できるように6年前に推進組織をつくり、5つのセンターの研究員と180社の中小企業が集まってテーマを決め、共同研究を始めた。実際、60のテーマが決まり研究成果もでた。研究成果による企業の売り上げ増は5億円に上った。
- ・ このような工業技術センターは九州・沖縄に13あり、各県に分散している。工業技術センターを集約すれば一大研究所ができる。これに他の研究所も統合し、研究所が大同団結すれば世界有数の研究所ができる。広域行政の視点に立ってオーガナイズすることが、研究水準の向上と九州の発展に繋がる。
- ・ 企業としては、各県ごとの小さな工業技術センターと組んでも研究テーマが限られメリットが少ない。企業は世界の最も優れた研究所と組まないと競争に勝てない。バイオ、ナノテクなどは全国各地でもテーマにしているが、技術集積を図ろうとしているが、それよりも分野ごとに重点的にどこかに集積させてレベルを上げる。そうしないと競争に勝てない。九州が一つの行政圏になれば、分野別の集積が可能になり今よりもっと良くなる。

## 16 各県単位の企業誘致ではインセンティブが働かない

- ・ 企業誘致は各県単位では、マーケティングが小さく、大学などの研究機関、港湾・空港などのインフラ、従業員のための病院・学校などの利用が限定され、インセンティブが働かない。九州が一体となれば、人口1,480万人、GDP48兆円、77の大学と35の空港を有する魅力のあるマーケットが誕生する。そこで企業誘致の専門機関をつくり、内外の企業が九州に進出するときは、企業にグローバルオフィスを置いてもらい、各市町村間で入札を行い進出地を決定するようシステムをつくる。地域間競争を公正に行うためのシステムとなりうらうと思う。

## 17 各県単位で自動車部品メーカーと地場企業の商談を行って裾野が広がらない

- ・ 九州に進出した自動車産業にとつては、部品調達のコストダウンが最大の課題だ。自動車製造コストの8割が部品コストだが、現在の九州域内からの部品調達率は金額ベースで50%。本州などからの部品調達の負担が大きいのでは元調達率をあげることが不可欠だ。それには県単位での部品メーカー誘致や取引ではなく、もっと広域から地場企業を集め、育てる必要がある。各県ではそれぞれ複数の類似の自動車産業振興策を進めているし、政令市も同じ施策を実施して県と張り合っているが、連携すればパワーが生まれる。
- ・ 北部九州の自動車生産は100万台体制になり、福岡、佐賀、熊本、大分の四県連携が始まったが、4県に限ることではない。昨年12月に福岡県が自動車部品産業を育てるために、進出した一次部品メーカーと地場企業の商談会を初めて行い、九州全県を含む西日本地域から120社が参加した。このような取り組みを九州全県が一体化して行うべきだ。
- ・ 北部九州の自動車産業の経済効果を九州全体に波及させることが重要だ。九州が、東南アジアなどへの自動車や部品を輸出する拠点になるようにする。自動車本体の生産拠点は九州北部でも、九州全体に部品の製造拠点を置き九州全体を活性化させる政策が必要だ。そのためには九州が一体となって幹線道路を整備することが必要だ。

E

- ・ TLOは民間企業なので本来はTLO間の連携で対応すべき(orC)
- ・ 但し、補助金を通じた政策連合での対応も考えられる

C

- ・ 政策連合で対応可能

C

- ・ 政策連合で対応可能

C

- ・ 政策連合で対応可能

	<p><b>18 各県がそれぞれ小麦の品種改良を実施しているためブランド商品ができない、ロットも小さい</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>九州各県で小麦の品種改良をバラバラにやっているため、品質が異なり、それぞれの数量は小さい。品質が違うと、例えばタンパク質の含有量が異なるなどの理由で他の品種とブランドできないといった問題が生じる。ある小麦製粉企業は「各県ごとに小麦の品質が異なるうえに、ロットが小さいので九州域内のものは救えない」と言っている。九州が一体となって、統一した品種の栽培や統一ブランドによる九州ブランドをつくれば、九州産の小麦の量も増え販路は拡大する。</li> </ul>	<p>C</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政策連合で対応可能</li> </ul>
	<p><b>19 各県単位で農産物を生産販売するためロットが小さく競争力が低い</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>農協の農産物販売方法には問題がある。九州・沖縄各県の農業団体は東南アジアでの販路開拓に熱心だが、各県ともいちごを商品として持つべく、各県は競争して値下げせざるを得なくなる。農産物の海外輸出には輸送制度の壁があり、多様な農産物を大規模に輸出できる状況にはなく、当面輸出市場は小規模だ。そのような状況のなかで、各県の農協がバラバラで同じ品目を輸出したのでは、買い手市場で九州の農産品は買い叩かれる。また、各県単位の品揃えでは季節によって輸出品目が途切れてしまう。そこで、九州の各県と農協が連携してひとつになり、九州の気候の違いを生かしてリレー出荷するなど、ロットの拡大と輸出の連続性を確保する工夫が必要だ。</li> <li>農産物の販売プロモーションも、各県の補助を受けて農業団体が各県単位で行っている。その原因は、各県に農業試験場があり、品種改良や新しい品種づくりが各県競争で行われ、できた産物を各県の農業経済連を通じて販売するという仕組みができあがっているからだ。</li> <li>農産物試験場が連携し、九州ブランドをつくって九州が一体となって農産物の生産販売を行う必要がある。</li> <li>中国向けに九州の各県が物産を販売しようとしているが、県単位で対応している。みんな上海に輸出しようとしている。それなら連携すればよい。各県から持ち込まれる物産の話はロットが小さすぎて、1件当たりだと数百万円程度のものが多い。</li> <li>当社は、中国に冷凍・低温の食品倉庫を持っている。中国国内の物流ネットワークも持っている。インドにも冷凍物流のネットワークがある。九州各県の食品がまとまれば、当社も輸出品として取り扱うことができると、ロットが小さいと、梱包コスト、プロモーションコスト、人件費などが上がり、商品価格が上がって競争力が低下し、商業ベースにならない。</li> </ul>	<p>C</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政策連合で対応可能</li> </ul>
	<p><b>20 屠畜場が乱立して衛生水準の向上が課題となっている</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市や農業団体が運営する屠畜場が乱立しているため、いくつもの屠畜場では牛肉のBSE問題に伴う衛生基準の厳格化に対応した設備投資余力がなくなりつつある。ヨーロッパでは大規模な施設に集約して処理している。日本でも広域行政の視野に立ち、大規模化を図り、高度な衛生的処理のできる施設にするべきだ。</li> <li>(九州・沖縄8県の屠畜場：福岡7 佐賀2 長崎5 大分3 熊本6 宮崎8 鹿児島20 沖縄7 計58ヶ所)</li> </ul>	<p>E</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>屠畜場の運営主体（市、農協など）が衛生基準を守るべく努力する。統合の是非は各主体が判断</li> </ul>
	<p><b>21 各県が農産物の認証制度を持っているため統一ブランドがっくりにくい</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>日本の農産、加工品はJAS法によって有機表示ができるが、九州・沖縄では、各県や各農協が認証する減農薬・減化学肥料栽培農産物認証制度がある。しかし、県単位で認証されているので、認証件数が少なく、農産物の数量も少ない。少なくとも九州統一の認証制度をつくり、認証件数を増やしロットを大きくして消費者に量販できるようにすべきだ。</li> <li>韓国では国家統一のブランド認証制度があり、農産物輸出公社が要件を満たした農産物に統一マークをつけて品質を国家が保証している。日本にはそういう組織はなく、各県バラバラだ。</li> </ul>	<p>C</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政策連合で対応可能</li> </ul>
	<p><b>22 鶏糞発電所の燃料調達に各県単位では非効率</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>宮崎と鹿児島県境に農協系の鶏糞発電所ができたが、宮崎県が出資者になっていたこととあって、宮崎県内からしか燃料の鶏糞を集められなかった。鹿児島県の方が近いのに、多くの輸送費をかけて遠く宮崎県内から運んでいて非効率だ。</li> </ul>	<p>D</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>運用の改善で対応可能</li> </ul>
	<p><b>23 九州は観光ロットが小さく中国からみると北海道の方が魅力</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中国の国務院国有资产监督管理委员会の李榮融主任（大臣格）は、2004年6月、東京の同友会に招かれて来日したとき、観光なら九州よりも北海道だと発言した。北海道の方がロットが大きいからだという。北海道と観光で競争するためには、九州各県がひとつになってロットを大きくしなければならぬ。九州観光推進機構に期待したい。</li> </ul>	<p>C</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政策連合で対応可能</li> <li>九州観光推進機構で取り組み中</li> </ul>

	<p>24 県単位の補助金のため広域観光商品開発ができない</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>観光商品の開発に際して、一つの県から補助金をもらおうと、他の県の観光地を含んだ商品開発がやりにくい。例えば、阿蘇一竹田の宿泊型観光商品を開発する際、熊本と大分の県間連携がない場合に、壁がある。</li> </ul> <p>25 申請様式が県によって違うので困っている</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>県や市町村によって、建設業の指名願いの様式が違う。これが一番困っている。決まったことは守らないといけないが、各県、市町村がばらばらに決めてもらっては困る。連携はしているといわれるが、それを作成する側からするとまとまらばらばらだ。</li> </ul> <p>26 各県ごとに空港・港湾が整備されていて非効率</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>日本の国際競争力を支える産業インフラは空港、港湾、道路だが、県ごとに整備されているので無駄が多い。北部九州を例にとると、港湾は新門司、小倉、大井浦、豊後、博多、下関がバラバラで整備されている。九州全体で優先順位をつけて整備する体制が今はない。九州の産業を活性化させアジア諸国に対抗できる社会インフラの整備をしようとしても、現在の県単位、霞ヶ関体制ではできない。九州がひとつになり、国の権限と財源を移譲する道州制になればそれができる。</li> </ul> <p>27 九州全体で航空需要を考え、空港の一体利用を図るべきだ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>九州には国際線をもつ空港が各県に整備されているので、道州制に移行して九州全体で航空需要と供給を考える。福岡空港は満杯だが、熊本空港や佐賀空港は余裕があり、新幹線が全線開通し、循環型高速道路の整備を進めれば空港間アクセスがよくなり、一体利用が可能になる。</li> <li>九州がひとつにつきまとまり、佐賀空港を九州の国際拠点空港として活用することも道州制なら可能だ。大都市から少し遠くても国際線ならそれほど不便は感じない。</li> </ul> <p>28 新幹線西九州ルート整備の遅れ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>九州新幹線西九州ルートは、自治体間の調整が難航し時間がかかったが、九州全体のことを考えればもっと早く解決したと思う。九州の一体的発展のためには県の合併が必要だ。九州という視点で長崎や佐賀の将来を描くことが大切だ。</li> </ul> <p>29 各県の横並び意識が強いため東九州自動車道が繋がらない</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>全長436kmの東九州自動車道は、平成元年に大分～佐伯間などの基本計画が承認されて以来、現在までの供用区間はまだ81kmである。しかも、現在、大分県、宮崎県、鹿児島県の3県の県庁所在市付近などで平等に27kmずつ供用しているため、いつまでたっても繋がらず高速道路としての効果を住民が享受できないでいる。県を隣止して各県横並びの弊害をなくし、交通需要の多い箇所から優先して供用し、その通行料収入を次の工事区間の建設費に充てるなどの効率的な道路整備は是非必要である。</li> <li>東九州自動車道は、西九州では必要性を感じない人が多いが、循環型交通網として整備することでその効果が全九州に及ぶことになる。各県が常に九州全体を視野に入れ、九州トータルで考えればもう少し整備に力が入るはずだ。また、“九州内の高速道路無料化”など九州独自の政策も必要だ。</li> </ul> <p>30 都市開発において土地区画整理法などの解釈が県によって違う</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都市開発について、土地区画整理法や都市計画法など法律の解釈が各県によって異なる。北海道において開発をする場合、道がひとつなので解釈はひとつだったが、九州では同種の開発をする場合でも各県とそれぞれ開発協議をしなければならず、その際各県で法律の解釈が異なることがある。</li> </ul>	<p>C</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「九州観光推進機構」などの政策連合で対応可能</li> </ul> <p>C</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政策連合で対応可能</li> </ul> <p>A</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>インフラ整備に関し国から地方への権限、財源移譲が必要</li> <li>県合併が必要</li> </ul> <p>A</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新幹線、高速道路など交通インフラ整備の権限、及び第2種空港の管理権限を国から地方へ移譲することが必要</li> <li>県合併が必要</li> </ul> <p>B</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>県合併が必要</li> </ul> <p>A</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東九州自動車道の整備の遅れは、大分、宮崎、鹿児島各県の横並び意識が原因なので、県合併が必要</li> <li>高速道路整備の権限を国から道州に移譲することが必要</li> </ul> <p>D</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>各県の担当者間の連携強化で対応可能</li> </ul>
--	---	---

## 31 九州一体となった効率的な社会資本整備が行われていない

- ・ 県境があることによる社会資本整備の進捗の遅れ（例えば虫食いの高速道路整備や既存駅から離れた地域からの新幹線建設、九州国際空港の未実現）、金太取給的なかつてのテックノボリスやリゾート開発指定争いなど、これまでにも多くの弊害が見られた。政令指定都市福岡と北九州の間でのスーパーハブ港湾をめぐる競争も同様だ。
- 各県がバラバラに行政を行っており、九州地域全体という視点は現在のところお題目でしかない。

## (3) 国際・社会政策

## 32 県単位で環境問題に取り組みても効果は不十分

- ・ 地球温暖化、森林、河川、海洋、大気などの環境問題は、地域性を考慮しつつ広域的な対応が必要不可欠だが、現状では各県が条例や基本計画などに基づいて施策を講じている。もっと広域的で整合性のある施策が必要だ。産業廃棄物税の一斉導入や森林保全に関する税を複数の県で導入したことは良いことだ。

## 33 県民から集めた税金を他県にも役立つようには使えない

- ・ 今、欧米では cross boarder collaboration(国境を越えた地域間協力が効果的)が効果を挙げ、脚光を浴びているが、わが国では県境を越えた地域間協力は十分に行われていない。それは、県民から集めた金を他県に役立つようには使えないという基本的制約によるものだ。したがって、九州全県が一体化すれば外国一国にも匹敵する経済規模になるのだから、たとえば日韓海峡圏や環黄海圏における地域間協力が行いやすくなる。九州が一体となってこそ、国境を越えた地域間協力をめぐる地域特区の要請に迫力が出てくる。

## 4. 意見

## 34 九州の人材を九州にとどめ置くための施策が必要

- ・ 少子高齢化社会では、九州で雇用機会をつくり、九州の人材を東京に行かせずに九州にとどめおくことが活性化につながる。そのために、魅力ある九州をつくる。魅力を出すためには、九州に本拠地を持つ企業を増やし、九州内での人材確保を容易にすることだ。例えば、キャノン、トヨタ、ダイハツ、日産のような魅力ある企業をもっと誘致し、就職したいと思う企業を増やすべきだ。また、本体だけでなく、部品関連のデズンナー、アイシンなどのような魅力的な企業も誘致する。それには、税制優遇措置が必要だ。税制措置は県単位では無理で、国税の権限を国から地方に移譲しなければならぬ。その際、県ではなく州が受け皿になるべきだ。

## 35 広域的な行政視野を持つ人材の育成には広域行政体が必要

- ・ 九州全体を展望する人材を育成するためには、道州制が必要だ。組織をつくれれば壁ができて、セクト主義に陥る。そうならないように組織横断的な協調・連携をさせ、トップが広域的なものを見てリーダーシップを発揮できるようにする。そのようなトップを育てるためには、道州制という組織をつくって広域的なものを見るようにする。今の各県の範囲だと県のことしか考えないから、どうしても広域行政体づくりが必要になる。国から地方に権限移譲を求めると、国から「地方に人材がいいますか」という言い方をされる。地方には優秀な人材がいるが、各県単位よりも道州の単位で人材を集めれば、より高い視野の人材を育てることができる。これからは国家公務員よりも地方公務員の方がやりがいがある、県の職員よりも市町村の職員の方がやりがいがある、そういう社会を創るべきだ。

## 36 九州の国宝、重文の循環政策を道州制で実現する

- ・ 九州の文化、歴史を育てることも道州制の意義だと思ふ。企業合併も相互に強みを活かすことを目的としている。九州の各地域が文化歴史などの強みを磨き、合併後も埋没しないようにする。熊本県は国宝が一点もない珍しい県だ。今、細川家のコレクションを集めた東京の永青文庫の所蔵品を一時、熊本に里帰りさせようと考えているが、九州の美術館、博物館等の財宝を相互の貸借りによって九州全域に循環させる取組などは、道州制に移行することで実現しやすくなる。また、九州の国宝、重要文化財の名鑑をつくって公開し、どこにどのような文化財があるのかを市民が簡単に分り、親しむことができるようにしなければならぬ。

## 37 バイオマスを九州全体で有効利用する

- ・ 九州全体と見ると、農畜産廃棄物は北部九州では少なく、鹿児島や宮崎で鶏、豚の糞尿が多く発生する。これは資源としてのバイオマスの賦存量が南に多いということであり、今後、九州全体で広域的に利用したほうが良い。

A

- ・ インフラ整備の権限移譲が必要
- ・ 広域的な課題なので県合併が必要

C

- ・ 政策連合で対応可能

C

- ・ 政策連合で対応可能

A

- ・ 法人税、消費税の課税権を国から道州に移譲する事が必要
- ・ 九州が一体となって企業誘致するためには県合併が必要

A

- ・ 内政全般の企画立案執行に関し国から地方への権限、財源移譲が必要
- ・ 九州単位の視野を持つには県合併が必要

C

- ・ 政策連合で対応可能

C

- ・ 政策連合で対応可能



### 38 道州制になれば放送局は再編、淘汰されるだろう

- ・テレビ局は最後の規制産業といわれ、各県域エリアで総務大臣の事業免許を受けて事業を行っているので、道州制は存立に関わる問題だ。テレビ放送は放送法によって放送区域が定められる。関東、中京、近畿では「広域放送」が認められているが、それ以外の地域は「県域放送」と規定されている。九州各県の放送局の数は、民放は福岡5、佐賀1、長崎4、熊本4、大分3、宮崎2、鹿児島4の計23局となっていて、需要と供給のバランスに配慮している。電波帯は各放送局に別々の帯が割り当てられ、同一地域内で混信しないようになっている。
- ・テレビ局の経営基盤は小さく、地上デジタル化に伴う設備投資の負担が大きいため、道州制になり従来の県域エリアを越えた放送区域が設定された場合、九州7県に23局ある民放テレビ局は、再編・淘汰されるだろう。

### 39 道州制になるとコマーシャル料が節約できるメリットもある

- ・道州制のメリットとしては、経営基盤の弱いテレビ局が統合し、九州のテレビ局の数が減ると、地場企業はこれまでたくさんのテレビ局に支出してきたコマーシャル料を軽減でき、企業の商品価格を引き下げることができるといった効果も出てくるだろう。

### 40 多額の長期債務残高を抱え行政のスリム化が必要

- ・長崎県は長期債務残高1兆円を抱え、県や市からの補助金政策にもかかわらず企業誘致が進まない。観光事業に力を入れ交流人口を増やそうとしているが、人口150万人の長崎県は、九州で最も人口減少率が高い。多くの離島を抱え、今までのように国からの金に依存できなくなってきた。このように、県は将来単独では生き残れない厳しい状況にある。国の借金も莫大で国もこれ以上もたない。当然、小さな政府が必要で、地方も国に依存できない。地方もスリム化を図る必要がある。市町村合併が進むことになる。市町村合併が進むと、市町村は市民に最も近い中核的存在として重要になってくる。そうすると国と市町村の間の中二階にある県は、行政コストをスリム化するために道州制に移行する。その際、県はなくなることが前提だ。

### 41 道州制は主権者である国民に最も近い市町村が基本的な権限を持つべきだという極めて明快な思想に基づくもの

- ・憲法の規定では主権は国民にある。主権者である国民は、まず住民としてその主権を一番身近な市町村に託すことになる。そこに主権の担い手としてまず市町村が成立する。これが「地域主権」の意図だ。そして、市町村を都道府県が補完し、都道府県を国が補完するからちで事務が配分され、主権が移譲される。したがって、都道府県や国の権限は、主権者である国民から付託された範囲でのみ行使される。道州制は、主権者である国民に最も近い市町村が基本的な権限を持つべきだという極めて明快な思想に基づくものだ。

A

- ・道州制に移行すれば、間接経費の削減、東京へ集積する交通費や東京事務所設置が不要となり、行政コストの削減が見込まれる
- ・自主財源が充実し、税収の有効活用へのインセンティブが働く

## 参考

## 一九州における産業集積的な取り組み事例一

## 経済産業省（産業クラスター計画）

- 九州シリコン・クラスター計画（半導体関連産業）
- 九州地域環境・リサイクル産業交流プラザ<KRIP>（環境・リサイクル産業）
- OKINAWA型産業振興プロジェクト（情報・健康・環境・加工貿易分野）

## 文部科学省（知的クラスター創任事業）

- 九州広域クラスター
- ・北九州ヒューマンテックノクラスター（IT）
- ・福岡システムLSI設計開発クラスター（IT）

## 農林水産省（食料産業クラスター）

## 各県の取り組み

## （福岡県）

- シリコンシーベルト福岡構想
- 福岡バイオバレープロジェクト（福岡県バイオ産業拠点推進会議）
- ロボット産業振興会議、福岡ナノテック推進会議、ものづくり推進会議
- 北九州バイオ産業クラスター戦略会議

## （北九州市）

- エレクトロニクス産業拠点構想

## （飯塚市）

- e-zuka トライバレー構想

## （熊本県）

- セミコンダクタ・フォレスト構想

## （大分県）

- おおいだ LSI クラスタ構想

## （宮崎県）&lt;みやざき産業クラスター推進協議会&gt;

- 食と健康バイオクラスタ

- ITリゾートクラスタ

## （鹿児島県）

- 食の産業クラスターの形成

- 電子デバイスフロンティア構想

## （その他）

- ・熊本県での「ライフサイエンス研究会」や、文科省「都市エリア産学官連携促進事業」における各県でのライフサイエンス分野等への取り組み。
- ・霧島工業クラスタでの「盆地クラスター」等の取組み。
- ・北都九州での自動車メーカーの増産・新設に伴う自動車部品産業の拠点化への取組。