

#### 第4回 九州圏広域地方計画有識者会議(令和5年12月14日開催) 議事概要

※「○」は意見・質問等の発言。「⇒」は「○」に関連する意見等

##### ■議事 (1)広域地方計画の策定に向けて

- 「グリーン国土の創造」には、グリーンインフラが関係してくると思うが、Eco-DRR の概念が抜けている。グリーンインフラの柱として脱炭素の面があるが、Eco-DRR も気候温暖化の適応策で相当強く推し進められている。防災の観点からも「グリーン国土の創造」にグリーンインフラの記載が必要。特に九州の場合は記載しておいた方が良い。

また、Eco-DRR はグリーン色が強く、Eco-DRR に取り組んでいる方たちに言わせれば一般的な防災対応の項目で記載すると抵抗感がある。

- 「他圏域との連携」について新たなプロジェクトに位置付けるとのことであるが、日本国内の他の圏域との連携に限定されているのか、あるいは海外含めての連携なのか。

また、「他圏域との連携」を追加した理由は何か

⇒ 他圏域は国内連携を想定している。全国計画で国土構造の基本構想として「シームレスな拠点連結型国土」を目指している中で、他圏域との連携を全国的に記載することとしたもの。掲載する内容は、他のプロジェクトに記載した内容で、他圏域と関連するもの(例えば、観光、経済連携、物流連携、リタダンシー等)を取りまとめて掲載する予定。

⇒ 「他圏域との連携」には、テーマに沿って他の圏域と連携できそうな内容についてとりまとめて記載することは理解した。各圏域の有識者の座長が集まる会議では、隣接する圏域(例えば沖縄や中国地方、四国地方)だけでなく、隣接しない圏域(例えば関西、関東)との連携も必要ではないかという意見もあった。その辺りを少し意識すると良い。国際連携と区別するために「他圏域との連携」を「国内他圏域との連携」と記載した方が解り易い。

- 将来像や目標の説明の中に「One九州」のような言葉を入れることで、九州がひとつになって九州で考え、そうすることで九州らしい計画になるものと思う。

⇒ 事務局案では「九州はひとつ」の意味を込めて「アイランド九州」という言葉を使っているが、表現の内容については経済界等の意見もあると思われるので、それらを踏まえて事務局で検討いただきたい。

- 第二次の広域地方計画では「日本の成長センターを目指す」としていたものを、更に一步進んで第三次では「アジアの成長センターを目指す」となっている。キャッチコピー(将来像)が今までは「ゲートウェイ九州」だったが、先ほど意見のあった「One九州」や「X アイランド九州」など、もう少しインパクトのあるよう言葉があると良い。

例えば、目標1では「成長エンジンアイランド九州」、目標2では「自立型広域連携アイランド九州」、目標3では「強く美しいアイランド九州」となっているが、アイランドの前に目標をわかりやすく表現する言葉を付け加えることで色々なことを実現し、一体的に行うイメージになると思う。一つの場合であるが、目標1は成長や挑戦がイメージできるように「成長アイランド」とし、DX や GX の「X」は「トランスフォーメーション」の略であり本当の意味と異なるが「シリコンアイランド」や「フードアイランド」など「○○アイランド」と表記するのもあるのではないか。目標2の内容は自立型連携

よりも、快適や利便性向上の内容も含まれているため「快適アイランド九州」に、目標3の内容は、防災やカーボンニュートラルであり、「強く美しい」とのキャッチコピーも踏まえ、また将来像にある「世界から憧れる地域を目指す」と記載があるため、「憧憬アイランド九州」等にする事で目標の内容をわかりやすく明示できるとともに、体系がある程度見えてくるのではないかと思う。

⇒アイランド九州というのは場所としてのイメージ。一方「One九州」はチームとしての人や組織等の仕組みとしての表現だと思う。ここでは、場なのか、仕組みなのか、組織なのか、その辺も考えて使い分けも意識されるともう少し分かり易くなるかもしれない。

- 新たな計画の3つの目標と8つの主要な施策の関連性については、シンプルに整理した方がよい。

目標1の「成長エンジン『アイランド九州』」は成長や挑戦等により地域を強くするところであり、広域連携プロジェクトの「アジアの成長センターの実現」は、アジアとの連携で、アジアの成長を九州に取り込むことや、アジアへの発信をすることが含まれる。広域連携プロジェクトの「九州圏の活力を創出する交流・連携の促進」は、九州圏の活力を創出する交流・連携なので、九州域内の連携について基盤構築等が記載されている。広域連携プロジェクトの「基幹産業の更なる発展と持続可能な産業への構造転換」と「地域産業の稼ぐ力の向上」は基本的に産業が記載されているので、ここまで(1~4)が目標1に紐づくと考ええる。

目標2の「自立型広域連携『アイランド九州』」には、自立や連携の為にインフラ整備が必要との認識もあり関連性が複雑になっているが、快適な地域を構築する目的に絞れば広域連携プロジェクトの「重層的な生活・経済圏域の形成と自立的発展」と「デジタルとリアルが融合した地域生活圏の形成」(5~6)が紐づく。

目標3の「強く美しい『アイランド九州』」には、「憧れる」や「強く美しい」が含まれる「九州圏の安全・安心の確保と自然環境・国土の保全」(7)が紐づく。

このような形で整理をすると複雑な関連性がシンプルに整理できるのではないか。

- 主要な施策の内容は、平時の取組が記載されているように見受けるが、南海トラフ等を想定すると平時から災害時に連携が図られていくような準備をしておく必要がある。そのような観点では広域地方計画に記載しないのか。想定される事象として医療関係で、災害が起こった時に、人を派遣する仕組みになっているが、そのために平時から九州一体となって連携する必要がある。

⇒「地域の安全・安心、暮らしや経済を支える国土基盤の高質化・強靱化」の項目の中に「災害に対する事前準備」や「災害に対する広域連携体制及び支援の強化」が含まれているが、例えばこういうところで医療について含まれているのか。いわゆる災害復興や道路の啓開等、災害後すぐに実施しなければならない事と医療等のソフト対策などは「地域の安全・安心、暮らしや経済を支える国土基盤の高質化・強靱化」に含まれると理解して良いか。また、圏域を超えるような大きな災害の際には、「他圏域との連携」に含まれると理解して良いか。

⇒「地域の安全・安心、暮らしや経済を支える国土基盤の高質化・強靱化」や「他圏域との連携」に記載することとなる。

⇒ 圏域内の連携については、前々回の有識者会議で話したように、熊本県の水害時に人吉市

が孤立した際に、高速道路で八代市と宮崎県がつながっていたレベルの話と、南海トラフ等の巨大地震のような場合は他圏域との連携が必要になると考えられる。人吉市から八代市を繋ぐというのは「地域の安全・安心、暮らしや経済を支える国土基盤の高質化・強靱化」で記載し、もう少し大きい災害への対応となれば、「他圏域との連携」に記載すれば良いと思う。

⇒ 九州地方整備局、近畿地方整備局、中国地方整備局、四国地方整備局が連携し、南海トラフ等の巨大地震に向けてどういう準備を進めるかという研究会に携わる機会があったが、まさしく「地域の安全・安心、暮らしや経済を支える国土基盤の高質化・強靱化」の内容として、災害対応は記載されることであり、「他圏域との連携」とも重複するが重要なことである。災害時は単体で対応はできないため、「他圏域との連携」にも記載する必要がある。記載にあたっては、災害対応だけでなく、その準備も含まれていると理解している。

○ 半導体産業が九州にとって重要であるということを感じているが、それに必要な水資源の保全に関する事柄が記載されていないことが気になっている。海外企業の工場誘致も予定されている中で、何かしら記載しておくが良いと思う。記載場所としては「経済安全保障と産業の生産拠点の形成・強化」の中に記載いただくと良いと思う。

⇒ 大規模工場等の誘致においては、様々な課題も生じると考える。道路の渋滞や水の問題等、複合的に記載していかなければならない。

○ 九州は歴史的にも地理的にもアジアに近いという立ち位置があると思うが、「アジアの成長センター」の「アジア」をどの地域だと考えているか。観光では東アジアとの関係が深いが、今回の計画で示している「アジア諸地域」というのはアジアのすべての国と捉えているということで良いのか。計画を作成する際は、パートナー的なアジアの国はどこかを踏まえて、戦略を練っていくものだと考える。

⇒ 感覚としては、東アジアや東南アジアだと思う。ただ、改めて「東」「東南」と明示するかは判断が必要と思う。

⇒ 今の話でアジアは広くとらえても良いと思う。時間距離や生活の関係でいくと、東アジア圏域というのが地理的優位性を活かせる領域のため、まずは東アジアをメインターゲットとし、そこから東南アジアや南アジア等を含めて、更に広域的なところまで関係していく。明記するのはアジアとし、2段階に分けて、中身の記載時に整理していくという形で、これまでより広いエリアと繋がっていくことを示す方法もある。

⇒ 今の話で皆さんのイメージされるアジアはバラバラだと思う。東アジアなのか南アジアまで入れているのか、ある程度特定しておかないといけないと思う。先ほどから東アジアの優位性についての話が出ているが、今月はベトナムマンスと言って良いくらいベトナム関連のイベントが目白押しだった。ハノイ市と福岡県が姉妹都市締結15周年として30人程の使節団がハノイから福岡へ来訪したり、普段はあり得ないことであるが、ベトナムとの日越外交関係50周年締結で東京に行かれた帰りにベトナム国家元首が福岡に寄られた。ベトナムと九州の関係は特別であり、東アジアの国々より緊密な関係にあると考えると、こういったところの連携も重要となる。九州との特別な関係にある国はといえば、ベトナムが筆頭にくるともいえる。それぐらいみなさんの考えるアジアが違うので、ある程度この先の議論の中で考えていかないといけない。個人

的意見として九州と関係性が深い地域は東アジアだけではないと思ったので、一言申し上げた。

⇒ 大体我々のイメージとしては一致しているが、10年位の計画の中でいうと何々アジアと限定することで拘束力が出てくるかもしれないため、気持ち的には議論にあったような内容であるが、用語的にはアジアを用いた方が柔軟性がある。

- 産業系の広域連携プロジェクトが「基幹産業の更なる発展と持続可能な産業への構造転換」と「地域産業の稼ぐ力の向上」に分かれ、観光や農業が「地域産業の稼ぐ力の向上」の方に位置付けられているがこれら2つの産業は基幹産業である。

「基幹産業の更なる発展と持続可能な産業への構造転換」に観光や農業を含め、経済安全保障、持続可能な産業等の既存のものもこちらへ記載する。一方、ベンチャーや新産業づくり金融センターへの取組などを「地域産業の稼ぐ力の向上」に集め、アジアの成長センターを目指すことをより明確にした方が良い。

また、シリコンアイランドと農林水産業というのが、実は経済安全保障に大事といわれている。経済界や九州地方知事会で行っている九州地域戦略会議の経済安全保障は、半導体と農業と整理しているため、これを基幹産業に位置づけてうまく繋がれると良い。

⇒広域連携プロジェクト「基幹産業の更なる発展と持続可能な産業への構造転換」と「地域産業の稼ぐ力の向上」の区分けは前回の第二次計画と整合が取れている形か。

⇒事務局としては、第二次計画からの変更点として、地域産業の稼ぐ力を向上させる必要性から、九州の特徴である観光と農業を一つの広域連携プロジェクトとして独立させたもの。ご意見を頂いて検討する。

## ■議事 (2)重点テーマについて

### ① デジタルとリアルが融合した地域生活圏の形成

- 8つの広域連携プロジェクトの分け方がそれぞれ重複・混在していることは避けられないし、やむを得ないと思うものの、今の話を聞くと、広域連携プロジェクトの「重層的な生活・経済圏域の形成と自立型広域連携アイランド」と「デジタルとリアルが融合した地域生活圏の形成」の区分をもう少し整理をつけるべきだと感じた。理由として、広域連携プロジェクト「重層的な生活・経済圏域の形成と自立型広域連携アイランド」の中の「施策群：中枢中核都市等を核とした自立型広域連携」はインフラに関連し、「施策群：持続可能な生活圏の再構築に向けた都市コミュニティの再生」はコンパクトなまちづくりに関連、「施策群：持続可能な生活圏の再構築に向けた集落生活圏の形成」は離島等の過疎地のまちづくりである。次に広域連携プロジェクト「デジタルとリアルが融合した地域生活圏の形成」の中には、「施策群：交通ネットワークとデジタルの融合による地域生活圏の形成促進」がネットワークやDXの活用、「施策群：地域を支える人材活躍と民の力を最大限活かした地域づくり」として、これもコミュニティの形成に視点が向けられる。

そういった点から、まずこの広域連携プロジェクトの仕分けを少し変えて、広域連携プロジェクト「重層的な生活・経済圏域の形成と自立型広域連携アイランド」にインフラやシステム関連

を集め、「施策群:持続可能な生活圏の再構築に向けた都市コミュニティの再生」と「施策群:交通ネットワークとデジタルの融合による地域生活圏の形成促進」を1つでまとめてインフラおよびシステムとし、広域連携プロジェクト「デジタルとリアルが融合した地域生活圏の形成」にはそれ以外の持続可能なコミュニティという意味で「施策群:持続可能な生活圏の再構築に向けた都市コミュニティの再生」「施策群:持続可能な生活圏の再構築に向けた集落生活圏の形成」「施策群:地域を支える人材活躍と民の力を最大限活かした地域づくり」を仕組みや手法等としてまとめた方がわかりやすいのではないかと。何故なら、先ほどのDXの活用は特に地域に限定することではなく広域のことでもあり、あるいはMaaSも含めて交通の整備も地域だけにではなく、このリ・デザインは九州全体ですべき事である。

それと、今回の議論の項目である「参考となる先行事例」としては、2022年に施行されたワーカーズ法と呼ばれている労働者協同組合法である。周知のことと思うが3人以上の発起人がいれば組合が設立可能で、自分で出資して、自分で経営して自分で労働するという、今までの株式会社や有限会社でもなく、NPOでもない、非常にフレキシブルな仕組みができた。既に始まっているが、これが様々な町おこしやまちづくり等に活かされると、今までのような会社を設立するというハードルが解消され、このワーカーズ法により事例で示された五島の様な事例が多く出てくるのではないかと。この法律に基づいて地域福祉や町おこしを行う会社が既に出てきていると思われるので、事例として取り上げて頂ければと考える。

⇒広域連携プロジェクトの「重層的な生活・経済圏域の形成と自立型広域連携アイランド」と「デジタルとリアルが融合した地域生活圏の形成」の仕分けがデジタルとリアルの生活圏の中で少し混乱があるのでは、というご指摘だった。事務局としては、全国計画の中のデジタルとリアルが融合した地域生活圏の形成という柱が立っている為、それに沿った構成にしたのだと思われるが、少し工夫をしてほしい。確かにどちらに入れるべきかと考えるものはある。

ワーカーズ法については、全国的な話だが九州なりにこれをどう展開するかという議論がまた必要になってくると思われるので少し研究してほしい。

- 地域生活圏の事例の中に宮崎県内の西都市銀鏡(しろみ)という地域があったが、ここは人口300人・400人とかの規模である。地域生活圏とは、こういうイメージなのか。おそらくデジタルを活用した、スマート農業との絡みで事例に入れていると思われるが、全国の国土形成計画では、通勤・通学等を含めた10万人という単位で地域生活圏が示されているが、どういふものを地域生活圏の優良事例として取り上げていくかという中で、イメージが少しわかりづらくなっていると思われる。地域生活圏をどのようなイメージで捉え、そしてそれをどの様に九州で展開して行くのかを、もう少しわかりやすいイメージにしないといけない。デジタル活用事例の中で生活圏のイメージとしては小さいものとなり、これが地域生活圏だろうかと感じるところがある。もう少し地域生活圏にリアリティを持たせるような説明や、それをどの様に計画に盛り込むか等を考えていく必要があるのではと思う。

もう1点は、デジタルの方にばかり注目が集まるが、実際の地域公共交通の現場で今起っていることは、正に人手不足である。ライドシェアや規制緩和にかかわる問題は、中山間地

域では非常に大きな問題である。地域運営組織で少しの買い物とか送迎する等でも、法律の関係から運賃としては徴収せず、寄付という形でお金の出してもらおう等、実際の生活の感覚とその輸送や人の移動というものを、より実態に合わせて行くためにも、地域で規制緩和が出来るようにしていかなければと思う。九州ならではの輸送に関する規制緩和というものを進めていく為には横のつながりであるだとか、地域という単位だからこそできるんだ、ということを経済の計画に入れていかななくては、全国版の国土形成計画との違いや、九州版としての特色を出しづらいのではないかと思う。その辺りを是非とも検討していただきたい。

地域生活圏のよりもっとリアルなイメージと、現場で求められている地域生活圏を作っていく上での課題、特に規制緩和・輸送の問題、こういったものには是非とも書き込んでほしいと思う。⇒1つは、地域生活圏というエリアの考え方と、もう1つは、規制緩和の話だが、例えば、東米良(宮崎県)のデジタル農業を行っている人は西都市に居住しているとなれば、おそらく地域生活圏の話になるかもしれない。どのエリアでその事例が機能しているかを確認しながら、モデルとして紹介するものとして、どれを挙げるのが適切かということだろうと思われ、そのあたりは精査が必要。だが、逆に言うと、東米良については農業の振興のところに入ると思われる。そのあたりもう1度仕分け直してほしい。

もう1つの規制緩和については、制度的には国の話なので、九州オリジナルとして、あるいは〇〇県オリジナルみたいな話として、何かやる手立てがあるのかどうかは、個別に検討して行かないと、一般論では語れない。ただ、支援制度の法律は変わりつつあるので、国との絡みもあるため、そのあたりの記載は工夫が必要。

- 五島市の遠隔医療の事例の説明があったが、働き方改革の一環として、物流の関係の2024年問題が盛んに取りざたされているが、実は2024年から医師の働き方改革も始まる。医師の長時間労働に上限を課す仕組みとなるが、そのことによって、僻地や離島等に派遣されているドクターが、派遣されなくなるのではないかと危惧が起こっている。つまり、大学病院が医師を派遣しなくなるのではないかということである。そうすると、医療僻地の医療サービスの供給が減ってくる。そのような流れが出来ると、これを埋めるためには、事例で説明があったようなデジタルの力を使った遠隔医療を進めていく必要がある。こういう五島市の事例を各地に横展開するのは非常に重要なことと思う。

実際の現場にドクターがいないという時に、デジタルとリアルをつなぐ人材として、医療界の中では看護師がその役割を負うが、ある程度高度な医療の専門的な知識や技術を持った専門的な人材を、その現場に貼り付けておかないと、この遠隔医療は機能しない。その他の分野もあると思うが、是非、このデジタルとリアルをつなぐための人材の確保を、今後詰めていくべきだと感じている。

⇒長野の伊那市の事例では、車に看護師を乗せて行き、デジタルを使いながら病院にいる医師と繋がっているという形をとっている。看護師の働き方改革も気になるが、どちらにしても人材の問題として非常に大事だといえる。

- 事例を1つ紹介させていただきたい。日本ではなく海外の事例で、オランダのユトレヒトというミッフィーで有名な町の事例だが、2016年頃から地元のスタートアップがウィー・ドライブ・ソー

ラーという取り組みを始めている。これはEVのカーシェアリングの仕組みだが、そのEVの充電を太陽光発電で行っている。学校等の市の施設にある太陽光発電で充電をしたEVでカーシェアリングを行うという仕組みである。市民だけではなく一般に開放されており、市のエネルギーを使い地産地消で、100%再生可能エネルギーで行っている。その取り組みがどんどん発展をし、カーシェアリングの台数も増え、最新の取り組みだと、ビーグル to グリッドという技術があるが、これは車に溜めた電気をピーク時に系統に放出する仕組みで、余剰も売電としてうまく使いながら売電収入も得る取り組みに発展している事例もあるので、ご参考に頂ければと思う。

先ほどライドシェアの話があったが、カリフォルニアにいたので少し申し上げますと、カリフォルニアは車で行きにくいところをライドシェアによってかなり便利になったという実感がある。是非こういった地域で進めていただきたい。色々な問題解決になるということを実感している。

⇒事例の紹介だけでなく、地域商社や地域経営の話にも関係するかと思われる話であった

が、ワーカーズ法もそうだが、そのような新しい動きを支援する仕組みについてある程度書き込めることがあればと考える。

- 交通に関わるものとして気になっているのが、公共交通に対しては赤字補填ということも含めて、様々な支援が入るが、末端の物流に対してはほぼ民間のものになっており、民間会社が近代化等するために国の支援はあるのだが、行政が全くここに関与できない仕組みになっている。その辺り、コロナも含めて、都市間物流ではなくて末端の物流、末端の家まで行くような物流のところ、実は過疎地域で非常に危ない状況になっている。ごくわずかの業者に全部集中している等、かなり重荷になっている。その時の支援を行政的にやる手立てが今のところあまりない。特に自治体が担当課を持ってない。運輸局としては何かしらあるかもしれないが、県も市も、そういう担当を持ってない制度になっている。これは制度の建付けの問題だが、そろそろ過疎地域においてはそのことを考えないといけない時期ではないかと思う。交通の問題は皆さん注目するが、物流に対してもう少し注目した方が良いのではと考える。

それから地域人材やいわゆる地域商社、シュタットベルケのような話だが、先ほど良い話を聞いて、ワーカーズ法の話はとでも糸口になるかなと思う。例えば既存の地域おこし協力隊の人たちをもっと新しい形で活用する等、今ある資源をもう1回見直して、新しい形で活用するよな、リーダーになって頂く事も含めて、その辺りの事例も含めて少しあると良いと思う。

- 道路局の施策として道の駅があるが、これも事例として入れて良いと考える。

配布資料には運輸局ベースのものが多く、道路局の道の駅の話を入れれば、地域生活圏のイメージが出るのではと思う。事例で言うと都城で都城一志布志の高速道路が伸びてきて、そのインター近くの道の駅が新しくリニューアルしたが、そこに高速バスもコミュニティバス、地域のバスも入ってくる、都城のゲートウェイ的な機能と、物産振興の拠点、地域振興のまさに拠点となるようなものができている。

道の駅が地域のまさに経済活力を呼び込み作り出し、そこに公共交通が入ってくるという、地域の拠点として各地でそういうデザインを行っているの、道の駅の施策に注目して、地域生活圏のイメージを作ったら良いのではと思う。道の駅でも様々な社会実験の取り組みも行って

いるので、このデジタルとリアル融合の話もつかめるのではと思う。是非道の駅の施策を地域生活圏の事例の中に色々取り込んだ方が良く考える。

⇒最近「小さな拠点」という言葉を聞かなくなった。道の駅は大事な拠点となりうるものである。

その点を少し注意して、整理して欲しい。

- この地域生活圏は全国では10万人となっているが、これはおそらく人口が密なイメージであり、九州だとおそらく3万とか5万のイメージかと思われる。九州で、もし10万人集めようと思ったら、人吉市と球磨郡でも足りず、八代市一緒にやらないとできない。あまり10万人に引っ張られないように、少し九州の場合は考えていただきたいと思う。

⇒そういう意味では、おそらく重層的になっており、3万ぐらいで担える機能とか5万ぐらいで担える機能等、これが圏域だという線を描くものではなく、そこは意図的にあまり圏をイメージしない方が良く思う。近辺とか少し長距離と連携するというイメージで認識したほうが良く考える。

- 様々な生活を支えるための活動をして行く上で、現在ソーシャルビジネスというものも注目されている。そういったものを官民連携とか公民連携の担い手として期待するという様な話や、それを動かすための資金として、国のお金ももちろんだが、休眠預金の活用事業というのがあり、毎年、数百億円程度だがお金が出ているし、今年法律改正されて、これから出資ができるようになったので、安定的に使える財源になる可能性がある。休眠預金事業で、今、色々な事例が生まれている。その辺りを、もう少し拾って頂けると良く思う。九州だけじゃなく全国で展開しているので、良いかな、と考える。

## ② 持続可能な産業への構造転換

- 観光は以前と大きく変わった。持続可能な産業でもあるし、インバウンドで言えば、地方分散と言われるようになった。そういう中で地域生活圏においても、観光を重要視、コミットメント出来るのではないと思う。先ほどの事例でも観光の持つ部分は、なかなか地域生活圏の中においては入りにくいけど、これから観光が変わって次のステージに入っていく中で、もっと関わっていけるのではと感じた。そういう面では九州はまだなかなか生活圏の中に入っていないが、例えば北海道東川町エリアは旭川含めてのエリアで、産業も含め、何よりも定住人口が増えている。あと余市エリアも含めてだが、九州よりも観光も含めて地域生活圏が一緒になっているのではないと思う。

地域生活圏の議論にも関連するが、東川町を含めて、デジタルとリアル融合もそうだが、定住人口が増えているというのはいずれ素晴らしいことだと思うし、九州での事例もあるが、広範囲で見ると北海道は産業も伴っており、私にとって勉強になっている。

⇒観光については大きな話が多いが、地域生活圏とのすり合わせについては現場での対応もある。その辺りの視点を注意していただければと思う。

- 経済安全保障の観点から半導体産業を更に伸ばしていく中で、JASMの話があったが、JASMはあくまでも前工程であり、その前後の設計や後工程は地域で担っていかないと本当のローカルサプライチェーンが出来ない。そういう中で、後工程が強い地域は大分であり、その

大分と熊本をしっかりと結んでいくようなやり取りできる整備は不可欠になる。他に、JASMだけではなく、ソニーやロームはかなり大型の投資行っており、ソニーは諫早と菊陽と大分県の大分・国東を結んで分業を行っており、今後は国分(霧島市)との分業も始める予定ときいている。九州内での物流が定常的であり、そこで分業が行われている。それから当然ながら設計等、様々なところでは世界とつながっている。JASMもそうだが、繋がりをしっかり作る意味では、改めて空港の航空インフラと高速交通体系が重要且つ必要である。

問題は宮崎である。ロームが今度宮崎に大型の投資をする。関連産業が1,000社ほどあるが、北部の方に固まっている。これは今までの交通インフラの整備の状況の影響で、立地が北のほうに固まっている。つまり、これからロームを支えるために、北の方から様々な物を送らざるを得ない。宮崎の周辺にも新しい産業立地を促進しないといけないので、この点も踏まえてのインフラ整備等が必要になってくるかと思われる。

最後に、半導体だけの話ではないが、働き方改革の話について、やはりリモートやフレックス等多様な働き方をしながら行う事業が増えると思われ、半導体の領域はまさに世界中と繋がりながら行う事業であるが、その時に通信インフラだけではなく、そのやり取りで様々な所で繋がった人たちがリアルに動く。そういったことをしっかりと考えた体制づくりが必要だと思っている。これが産業を強くするために必要と感じている。また、雇用の確保という意味でも、この場にいなくても、遠隔できちんと雇用を確保してつながっていくという視点も大事だと思う。

- 持続可能な産業への構造転換という中で、今、九州経済産業局からシリコンアイランドの例、それから運輸局から九州観光についてお話しいただいたが、非常に良い2つの例を出していただいた。先端的な産業の育て方と既存の産業の底上げ方法に関する2つの事例だったが、両方にとって九州にそれを支える人材が確保できるのかという、非常に重大な問題が出てくる。このことを持続可能な産業の構造転換の中でしっかりと考えていく必要があると感じる。支える人材の確保等、様々な事が考えられると思う。例えば先端産業であれば、リスキングのようなことも考えられるだろうし、観光に従事する人や農業等、既存の産業であれば、最先端ではなくリカレント教育のような形で底上げしていくことも必要と思う。あるいは例えば自動車産業だと、現場業務についてはロボティクスの活用等で、仕組みづくりも変えていかなくては行けないが、シニアの活用については、あまり注目されていない。

現在、日本の企業の9割の定年が60歳である。人生100年時代と言われていて、60歳からその先まで1/3以上があり、実際働ける人たちもいる一方で、日本に労働力人口がないので外国人に目を向けようとしている。何故もっとシニアに目を向けないのか。こういうシニアが働きやすい環境を作ることやシステムの構築、そのシニアの人達に次のステージに入る時に先程のリカレント教育を行い、そういう人たちが担い手になってくれることを期待したい。そういう仕組みをしっかりと考えておかないと、やりたいことはあるが人がいない、という事態になると思われる。

⇒先端産業や基幹的な産業もだが、人材育成からシニアを含めて人材の活用の仕方とその仕組みを意識してほしい。

- 今日は半導体の話を伺ったが、自動車も九州にとって非常に大きな産業である。問題の意

識の仕方としては一緒かもしれないが、その辺りの事、それからの経済安全保障という意味では、今回のコロナでよく分かったが、薬やワクチン等の九州の強みはあるのか。

⇒元気な九州という観点から話をする。ヘルスケア産業が、九州では盛んに行われている。医療機器や健康食品、ドラッグストア等地域を健康にし、それから産業を健康にする。それから健康を産業化し、その健康に着目して、シニアの方々も活躍して頂くような地域づくりをしていくという意味で、九州におけるヘルスケア産業に少し力を入れていく取組みが必要なのではと思う。

⇒例えば外国の方が人間ドックに来るといった事例もある。それを観光等と合わせて、ヘルスケアが資源になる可能性があるし、自然豊かな所でのそういう組み合わせにも可能性を感じる。そのあたりの視点で事例も含めて研究してほしい。