

2010 年度 地域政策デザイナー養成講座 提言

(九州大学セミナー)

九州の自立と成長戦略 ～魅力ある九州の実現のために～

2010年12月

地域政策デザイナー養成講座

(九州大学セミナー)

はじめに

人口減少時代の到来とともに、アジア諸国の活況とは対照的に日本という国の停滞感、閉塞感が高まっています。国民生活のすべてにわたってみられた中央依存型の社会システムが徐々に機能不全となっていており、新しい国のかたちを作り上げる努力が今、切実に求められていると言えるでしょう。

そのような背景の下、地方の時代と言われる中で住民自治の実を挙げ自己決定能力を高めることは、地域にとって、またこれからの日本にとって大変重要なことです。将来の道州制も視野に入れ、地域が自ら政策を企画立案し、その責任において政策を実行することができるようになるには、政策に関して高度の知識を有する志の高い人材が不可欠です。これは公務員に限った問題ではありません。新たな「公」を担う民間の役割は大きく、また民間の専門知識なしには政策が立案できなくなってきており、高度人材養成は産学官が連携して取り組まなければならない課題です。

そこで九州大学では九州経済連合会、九州地域産業活性化センター、九州経済調査協会、西日本新聞社とともに実行委員会を設立し、「地域政策デザイナー養成講座」を開設しました。

この講座は、九州の将来ビジョンをデザインし、自立的な地域経営を担う企画立案能力の高い人材を養成すること、そして地域における諸問題の解決に貢献することをミッションとして、自治体職員、民間企業社員、企業経営者、各種の専門職、大学院生などを対象に、約10カ月にわたって各界有識者による20回の講演会及び討論会を開催し、地域の具体的な課題解決につながる政策提言を目指して、濃密なディスカッションを行ってきました。カリキュラムで予定した総計72時間、大学の授業時間にして48コマ分のセミナーへの参加だけでなく、受講生は自主的に夜や休日に仕事の時間をやりくりして集まり、会議室を借りて政策議論やヒアリングを重ねてきました。

その成果としてまとめたのが本報告書であり、文字どおり受講生31名の汗と努力の結晶です。

政策提言にあたり私たちは次の3つの基本的な考え方のもとに議論を進めることにしました。

第1は思い切った提案をすること。

実現可能性を優先して考えると、法律や制度を変えずにできることは何か、というように「何ができるか」の議論となってしまう、「何をやらなければならないか」の議論を見失ってしまいがちです。白地に絵を描くつもりで制度の根本までさかのぼって必要な改革を行うとしたら何をすべきか、という発想で議論を進めました。その結果、実現への道のりが遠いものも含まれますが、政策の向かうべき方向性を明確にすることを優先しています。

第2はわかりやすい提案にすること。

制度を変えようとするとき複雑怪奇な条文と格闘しなければなりません。そこまで踏み込めるノウハウを身につけることも政策デザイナーの役割ですが、細部にこだわると、そもそも何のために変えるのか本質を見失う恐れがあります。制度設計の厳密さとわかりやすさは両立が難しいものですが、私たちはわかりやすさを優先しました。

第3は遠慮せずに提案すること。

制度改革は制度の背後にある関係者の利害に直接影響を与えることが多く、そのような内容を含む提言はどうしても関係者に遠慮してしまいがちですが、この提言書は広く世の中に向けてセミナー参加者の率直な意見を述べるものなので、できるだけ自由に発信しようという考え方で議論を進めてきました。

ここに盛り込まれた政策には検討不十分な点も多々ありますけれども、問題意識を明確に持って様々なアイデアを出し、なんとか解決策を見いだそうとしている前向きな努力を評価していただければと思います。その意味で本提言書の斬新な政策アイデアは宝の山であり、その中からきらりと光るものを磨いていけば、現下の日本社会の閉塞感を打破することのできる突破口を見出せるのではないかと考えています。

読者の皆さんから忌憚のないご意見やご批判をいただければ幸いです。

地域政策デザイナー養成講座 事務局長
国立大学法人九州大学 産学連携センター教授
谷 口 博 文

－ 目次 －

Ⅰ	問題提起	1
Ⅱ	要約	3
	（参考）魅力ある九州の実現のために－10の提言－九州の自立に向けて…	5
	（参考）提言発表説明資料「アジアの活力を取り込むにはどうするか」……	7
	（参考）提言発表説明資料「誰にとっても便利に動けるまちをどうつくるか」	12
Ⅲ	政策提言　－魅力ある九州の実現のために－	19
	「アジアの活力を取り込むにはどうするか」	19
	1. 観光	20
	2. 留学・学術研究	34
	3. ビジネス	51
	「誰にとっても便利に動けるまちをどうつくるか」	57
	4. 交通	58
	補論　BRT導入検討の一例（福岡市）	73
	ヒアリング集	
	アジア・人材グループ	79
	交通・まちづくりグループ	89
	関係者名簿	113
	検討経過	115

I

問題提起

1 新興国の台頭

グローバル化時代を迎えた今、社会、経済、文化が国境を越え、世界の枠組が大きく変わろうとしている。2008 年に世界を襲った世界同時不況は、恐慌こそ回避したもの、先進国が立ち直るにはしばらく時間がかかる。その間に、中国、インド、ブラジルといった新興国が世界の政治・経済の主役の座に躍り出ようとしている。

今、まさに世界の現状を象徴しているのは、「G20」という言葉である。世界はもはや先進国中心でおこなわれる G8 だけでは決められなくなっており、急速な経済発展をとげる新興国を含めた議論が不可欠となっている。新興国が台頭する中で、特に中国を中心とするアジアの成長力は世界から注目を浴びている。

一方、経済大国と言われた日本は、世界第2位の座を成長著しい中国に明け渡そうとしている。国内では人口減少と少子高齢化により内需も限界にきており、また、円高の進行、韓国、中国などとの競争激化により、自動車、電機といったこれまでの輸出産業頼みの成長は見込めない。これからの日本は、先進国を相手とするだけでなく、中国などの新興国の勢いを「内需」として取り入れ、国内の産業を育てていく必要がある。

2 岐路に立つ日本

日本は、東京など大都市圏への人口・資本の集中により、地方経済が疲弊するといった深刻な状況を引き起こしている。地方の疲弊は、経済活力の低下だけでなく、過疎化、医療・教育のサービスレベル低下などさまざまな問題にも波及し、地域の住民に閉塞感を感じさせている。

国の中央集権システムは、戦後の日本を復興させ、高度成長に大きく寄与した。しかし、中央集権システムでは、激変する国際社会や、人々の価値観の急速な変化、人口減少・少子高齢化などの、新しい時代の諸課題への迅速・的確な対応が困難になっている。また、国の全国一律で画一的な政策も、地方の実情に合わなくなっており、地方は効果的で実効性のある対策を打ち出すことができないでいる。

そこで、国の役割を外交や国防など、国家としての存立にかかわるものに限定して必要な問題解決能力を高めるとともに、国内の行政に関する役割の多くを地方に移譲することで意思決定を現場に近づけ、地方は独自の政策を展開して繁栄するシステムの構築が求められる。

また、地方では、雇用機会が少ない状況も深刻である。大都市に仕事を求めて若者が流出、その結果、地方が疲弊し、衰退するという悪循環から抜け出すことができない。これからは、地方に雇用を生む方策とともに、定住者を増やすため、外国人労働者の受け入れをも見据えたまちづくりなど、地方の実情に応じた対策も必要となる。

3 活力ある日本・九州

グローバル化する世界と行き先の見えない日本。日本が世界で活躍する時代は、もう終わったのだろうか。

活力ある日本を取り戻すカギは、地方が握っている。現在の日本の経済や社会の活力は低下しており、再生には時間がかかる。しかし、地方がお互いに競争し、切磋琢磨することにより、独自の特性を活かして自らを磨きあげれば、日本は再び世界を引き付ける魅力を持つ。日本の将来は、課題の解決に必要な改革を、地方が自らの手で描けるかどうかにかかっている。

九州も、自らの特性を活かしたビジョンや政策を描かなければならない。では、中央に頼らず、ダイナミックに経済活動を展開するには、どのように九州の将来像を構想し、実現していけばよいのだろうか。

九州は、自然環境や食文化に恵まれ、物価も安い。また、中堅国一国に匹敵するほどの人口と経済規模を有するため、そもそも自立するだけの潜在能力があり、その存在感は決して小さくない。しかし、東京や大阪よりも知名度が低く、アジアの成長力を観光や留学・学術、ビジネスなどにつなげる力が弱く、ポテンシャルを十分に活かすことができていない。今後、九州は、一体となって魅力あるマーケットを形成し、観光や留学・学術、企業活動の舞台としてアジア・世界に提供するために、地域を磨き、海外にアピールしていくことが求められる。

そこで私たちは、テーマとして「九州の自立と成長戦略」を掲げ、「魅力ある九州」を実現するため、「九州がアジアの成長を活かす方策」と「九州のまちのあり方」に焦点をあてた。

まず、九州がアジアの成長を活かす方策では、「観光」、「留学・学術研究」、「ビジネス」の3つに着目し、この3つの視点から導き出される政策を大きな枠組みの中で段階的に実行していくことを提言した。より多くの人々に九州の素晴らしさを認識してもらい、アジアにおける九州の認知度を飛躍的に向上させ、高い技術を持つ外国人の国内企業の受け入れや定住につなげていくことにより、アジアの人が「行きたい、学びたい、住みたい九州」を実現できると考えた。

また、受け皿となる九州のまちのあり方では、「交通」に着目した。交通は本来、人口減少・少子高齢化・環境問題など、我々が直面するさまざまな課題を解決するための重要な政策分野であり、社会全体で議論しなければならない。ここでは特に、交通ネットワークに注目し、「利用者目線の交通ネットワーク」を実現するための提言を行った。九州の交通の利便性が向上すれば、日本人はもとより、外国人の定住・交流人口も増え、「暮らしやすいまち」が実現できると考えた。

詳細は、Ⅲ 政策提言 で触れることとし、以下では提言の全体像を説明する。

Ⅱ 要約

～「魅力ある九州」を実現する10の提言～

「アジアの活力を取り込むにはどうするか」

1. 「九州アジア総合特区」の設置

通訳案内士制度、ビザ（査証）の認定期間、外国人の在留資格における職種制限の緩和、ポイント制の導入、企業の法人税・不動産取得税等の減免を実施する。

2. 「九州国際サポートセンター（仮称）」の設置

在留資格手続の簡素化、留学生選抜大学入試センター試験、企業への就職支援等を実施するとともに、外国企業の呼び込みや海外進出へのサポートを行うなど、あらゆる外国人の受入れ・定着、企業への支援を一元的に実施するためのワンストップ窓口となる。

3. 「観光専門職大学院」（観光MBA）の創設

アジアを中心とした世界各国から観光業のリーダーを目指す人材を集めた「アジアNo1 観光教育機関」を設置する。

4. 「九州立大学」の創設

九州の10国立大学、9公立大学を一元化することにより、各大学の強みを持ち寄り、効果的・効率的な研究体制を構築する。私立大学や国や民間研究機関とも連携する。

5. 「九州新広域連合（仮称）」の創設

地方自治体の観光にかかる権限を一元化する。通訳案内士制度の廃止、CIQ の人員増、外国人観光客へのビザ（査証）発行の免除、ビジネスジェットの誘致促進などを行う。

「誰にとっても便利に動けるまちをどうつくるか」

6. パブリックデザインの統一

ISO（国際標準化機構）の世界基準のサインを導入する。

7. 「BRT（バス・ラピッド・トランジット）」の導入

都市部及び都市圏の地下鉄並みの輸送量を持つ幹線的・基幹的な役割を担うバスシステムを導入する。

8. 「シームレス・ネットワーク」の構築

駅や港などの「交通結節点」において、乗り継ぎや運賃を「シームレス」にする。

9. 「地域交通計画会議（仮称）」の設置

自治体・交通事業者・利用者代表が参加し、利用者目線で地域の実情にあった総合交通体系を構築し、地域交通の意思決定は、「地域交通計画会議」が行う。

10. 「九州新広域連合」（交通部門）への展開と総合交通財源の確保

新広域連合（交通部門）を国の許認可権限の受け皿とし、地域の実情にあった交通事業ができるようにするとともに、高速道路料金、道路特定財源、都市計画税などにより移動権を確保し交通ネットワークを維持するため財源を確保する。



アジアの人々が「行きたい、学びたい、住みたい」と思える九州

観光

留学・学術研究

ビジネス

九州アジア総合特区

- ◆「通訳案内士」制度の規制緩和・「在留資格における職種制限」の緩和等。

観光専門職大学院（観光 MBA）

- ◆観光業のリーダーを目指す人材を集め、「アジアNo.1 観光教育機関」を目指す。

九州新広域連合へ発展

- （観光行政の一元化）
- ◆各自治体の権限・組織を吸収、九州一体で推進。
- （国の権限の受け皿）
- ◆税関・出入国管理・検疫の実務、通訳案内士制度、ビザ（査証）発行等の権限移譲。
- （意思決定の迅速化）
- ◆連合長・議員は公選
- ◆広域連合の独自財源を確保

九州国際サポートセンター

- （ワンストップ窓口）
- ◆外国人の受入や定着、企業の進出を一元的に支援。企業や大学と連携。

九州立大学

- ◆九州の10国立・9公立大学の強みを持ち寄り、ブランド化。私立大学や国、民間研究機関とも連携。

「利用者目線の公共交通ネットワーク」で魅力あるまちへ

わかりやすい・早くて安い・シームレス

*シームレス：利用者が複数のサービスを違和感なく統合して利用できること

絵図面による表示 パブリックデザインの統一

- ◆グローバルな九州の一步。世界基準に統一されたサインを導入し、まちをわかりやすくする。

継目のない交通網 シームレス・ネットワーク

- ◆乗換えがスムーズ。雨にも濡れず、どの交通手段を使っても乗換え料金がかからない

九州新広域連合（交通部門）へ展開

- ◆地域公共交通に関する国の許認可権限を移譲。地域の実情に応じた交通事業の展開が可能となる。

バス・ラピッド・トランジット（BRT）

- ◆道路中央の専用レーンを電車の代わりにバスが走る。

地域交通計画会議

- ◆交通事業者、自治体、利用者代表が参加し、利用者目線で地域の実情にあった総合交通体系を構築する。

総合交通財源

- ◆旧道路特定財源、公共交通の受益者（乗降客以外）などから広く負担を求め、移動権を確保する財源とする。

魅力ある九州



ピクトグラムの例

セカンドステップ

- ・九州新広域連合（観光・交通）
- ・観光専門職大学院（観光 MBA）
- ・九州立大学の創立
- ・地域交通計画会議の設置
- ・総合交通財源の確保

ファーストステップ

- ・九州アジア総合特区
- ・九州国際サポートセンターの設置
- ・ピクトグラムによる表示に統一
- ・シームレス・ネットワークの構築
- ・BRTの導入

現状

- ・九州地域戦略会議
- ・九州観光推進機構
- ・九州アジア観光推進特区（申請中）
- ・地域公共交通の協議会
- ・ICカードの相互利用
- ・文字による案内表示



BRT導入の例（ブラジル、クリチバ市）

活力ある日本を取り戻すカギは、 地域が握っている――

地域がそれぞれの特性を活かして切磋琢磨することで、日本は再び世界を引き付ける魅力を持つ。
そのためには、地域自らが、そのビジョン・政策をデザインすることが不可欠である。

私たちは、魅力ある九州の実現のため、「アジアの活力を取り込むにはどうするか」「誰にとっても便利に動けるまちをどうつくるか」に焦点をあて、「九州の自立と成長戦略」を提言する。

2010年度 地域政策デザイナー養成講座（九州大学セミナー）
受講生

有隅基樹、有吉孝純、李 受珍、池田昌太、石丸修平、上田広記、上野孝太郎、大坪恵太郎、大村琢磨、櫛間嘉徳、小嶋寿見子、定村慎太郎、重松一俊、鶴崎泰将、中村義治、林 謙一、廣渡佳衡、福田幸代、藤田耕輔、藤吉万里、松尾彩佳、松岡由樹、松崎真典、見村和嗣、村山由香里、諸永隆晃、矢野勝久、吉田俊之、和田克之、渡辺大輔、渡辺満生 （31名）

地域政策デザイナー養成講座（九州大学セミナー） 講演者一覧

講座名（開催日）	講演者のみ掲載
セミナー1 （3/29、4/12）	・オリエンテーション
第1回講演会（4/2）	「グローバル経済の変容と求められる人材」 チャールズ・D・レイクⅡ アフラック日本における代表者・会長
第2回講演会（4/19）	「日本経済と地域のグローバル戦略」 中川勝弘 国際経済研究所 代表取締役理事（前トヨタ自動車副会長）
第3回講演会（5/10）	「九州の地域経営と人材育成」 石原 進 九州旅客鉄道 代表取締役会長
セミナー2（5/17）	「街を元気にする都市交通のあり方」 小林成基 NPO 自転車活用推進研究会 理事長兼事務局長
第4回講演会（5/24）	「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」 森 雅志 富山市長
第5回講演会（6/7）	「九州地域の活性化に向けて」 橘高公久 経済産業省九州経済産業局長
第6回講演会（6/21）	「地域主権国家形成における地域政策デザインの可能性」 モンテ・カセム 学校法人立命館 副総長（前立命館アジア太平洋大学 学長）
第7回講演会（7/5）	「地域活性化政策の系譜と今後の動向」 和泉洋人 内閣官房地域活性化統合事務局長、慶應義塾大学教授
第8回講演会（7/19）	「アジアに存在する日本ー日本の国際貢献：難民」 志野光子 外務省総合外交政策局 人権人道課長
第9回講演会（8/2）	「道路使用と駐車ー道路交通法の考え方」 末井誠史 国立国会図書館 調査及び立法考査局 行政法務調査室主任 専門調査員（前警察庁交通局長）
セミナー3（8/21）	・留学生へのヒアリング、報告書の骨子決定
第10回講演会（8/30）	「『道州制の九州モデル』を考える」 矢田俊文 北九州市立大学 学長
セミナー4（9/13）	「国際観光（インバウンド）を取り巻く状況と取組み」 市川政文 九州運輸局 企画観光部計画調整官（国際観光担当） 「公共交通の活性化・再生について」 城 麻実 九州運輸局 企画観光部交通企画課長
セミナー5（9/25）	「九州アジア観光戦略特区について」 田代雅彦 九州経済調査協会 調査研究部長
セミナー6（10/4）	・報告書素案等編集作業
セミナー7（10/16）	・専門有識者へのプレゼンテーション及びディスカッション 中山良一 九州・アジアビジネス連携協議会 代表理事 国古澄夫 同協議会 理事・事務局長（元九州大学教授） 辰巳 浩 福岡大学工学部社会デザイン工学科 教授
第11回講演会（11/6）	「それでも世界は動く」 村尾信尚 日本テレビNEWS ZERO メーンキャスター
セミナー8（11/22）	・専門有識者へのプレゼンテーション及びディスカッション、最終取りまとめ 村藤 功 九州大学経済学研究院 教授
第12回講演会（12/8）	「中国といかに付き合うか」 宮本雄二 前中国特命全権大使

●主催

国立大学法人九州大学、社団法人九州経済連合会、財団法人九州地域産業活性化センター、
財団法人九州経済調査協会、株式会社西日本新聞社

●事務局

地域政策デザイナー養成講座（九州大学セミナー） 事務局

〒810-0041 福岡市中央区大名 1-9-48（九州経済調査協会内） Tel:092-721-4905 Fax:092-722-6205

事務局長 谷口博文（国立大学法人九州大学 産学連携センター教授）

提言におけるテーマ設定

アジアの活力を九州に取り込むにはどうすればよいか

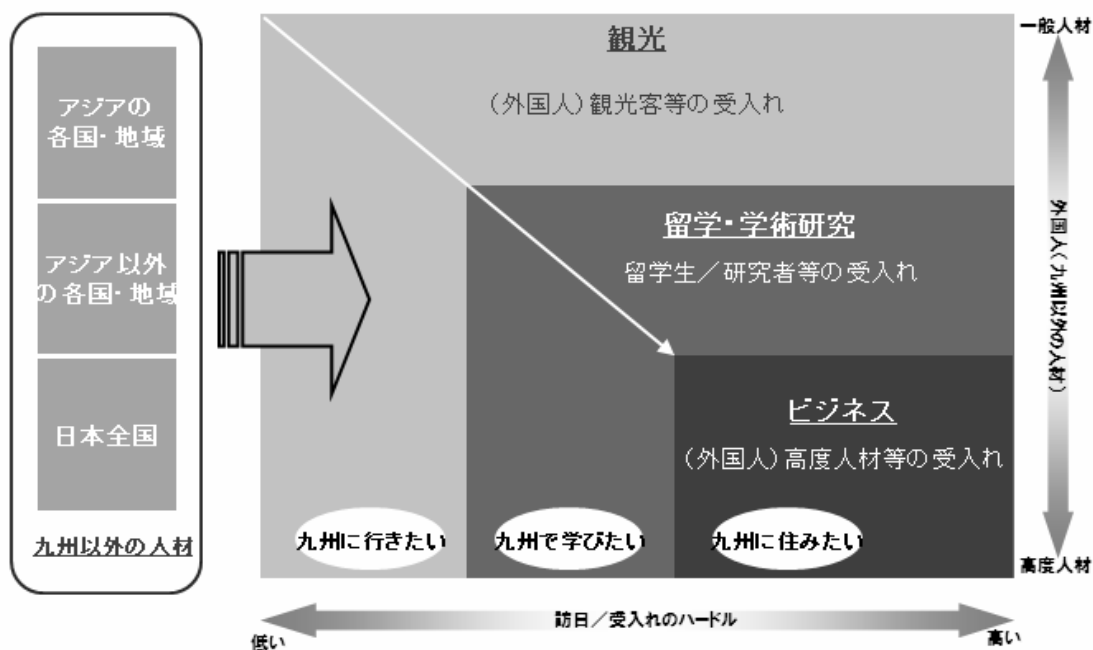
- 九州がアジアの成長力を活かす方策について、留学生を含む人材活用の面からアプローチする



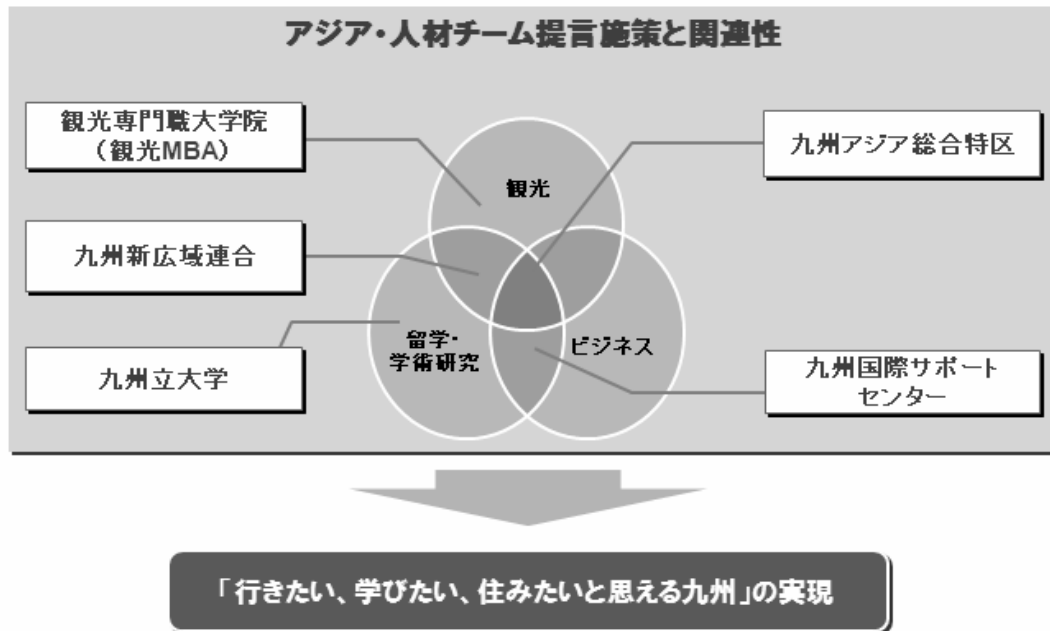
誰にとっても便利に移動できるまちをどうつくるか

- 深刻化する環境問題や高齢化を背景に、ますます大きくなる地域の公共交通機関の役割を見直し、便利な移動手段を確保する

提言の検討アプローチ

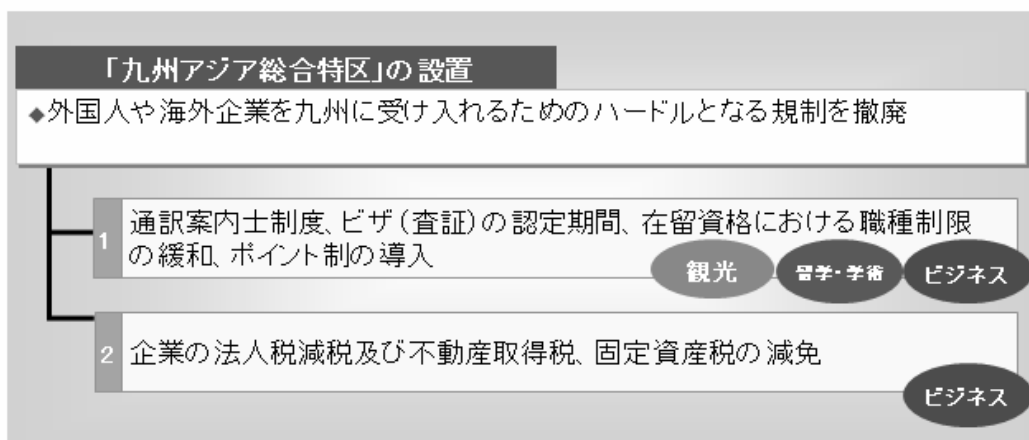


提言施策と関連性



九州アジア総合特区

課題認識 外国人や海外企業を九州に受け入れるための対応策実施に当たり、規制等のハードルが存在



九州国際サポートセンター

課題 認識

地域の実情に応じた弾力的な留学生・研究者の受入れ促進や地域における定着が容易ではない



「九州国際サポートセンター」の設置

◆九州の特性を踏まえ、あらゆる外国人の受入れや定着及び企業への支援を一元的に実施(ワンストップ窓口)

1 在留資格手続きの簡素化、留学生選抜大学入試センター試験、企業への就職支援等の実施

留学・学術

2 九州への企業の呼び込みや企業の海外進出へのサポートを行う

ビジネス

観光専門職大学院(観光MBA)

課題 認識

地域の強みである観光資源をコーディネート出来る人材が少ない



「観光専門職大学院(観光MBA)」の創設

◆アジアを中心とした世界各国から観光業のリーダーを目指す人材を集め、「アジア No.1 観光教育機関」を目指す

1 優秀で多様な学生・教授を日本や世界から集め、最先端の授業を行うことができる環境を整備(九州＝観光というイメージの醸成)

観光

2 大学院発の観光ベンチャービジネスによる雇用創出や研究による地域観光資源の再発見などの取組みに対し、積極的な支援を行う体制を構築

観光

九州立大学

課題
認識

外国人留学生・研究者を九州へ呼び寄せるきっかけが不足している

「九州立大学」の創設

◆各大学の強みを持ち寄りブランド力向上を図る一方、効果的、効率的な研究体制の整備を推進

1 各キャンパスに重点研究分野を設定し、効果的に研究を行う体制を構築
(現在の10国立、9公立大学は各地方キャンパスの位置付け)

留学・学術

2 九州立の学術研究機構と位置付け、私立大学や国、民間研究機関と連携

留学・学術

九州新広域連合

課題
認識

ひとつの九州としてまとまりをもって観光推進を行うことが難しい

「九州新広域連合」の設置

◆国や自治体から移譲された権限を持ち、九州全体の観光を一体に推進する

1 九州7県の観光に係る権限を一元化

観光

2 将来的に、通訳案内士制度、CIQ、ビザ(査証)発行の免除

観光

留学・学術

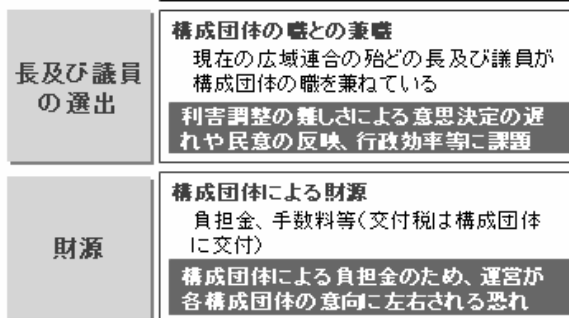
広域連合は使える

広域連合とは

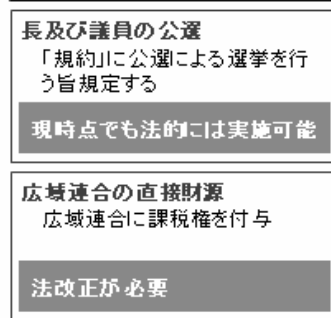


●広域連合の成立により、共同処理することとされた事務は、構成団体の権能から除外され、広域連合に引き継がれる。また、国から直接に権限等の移譲を受けることができる。

現状



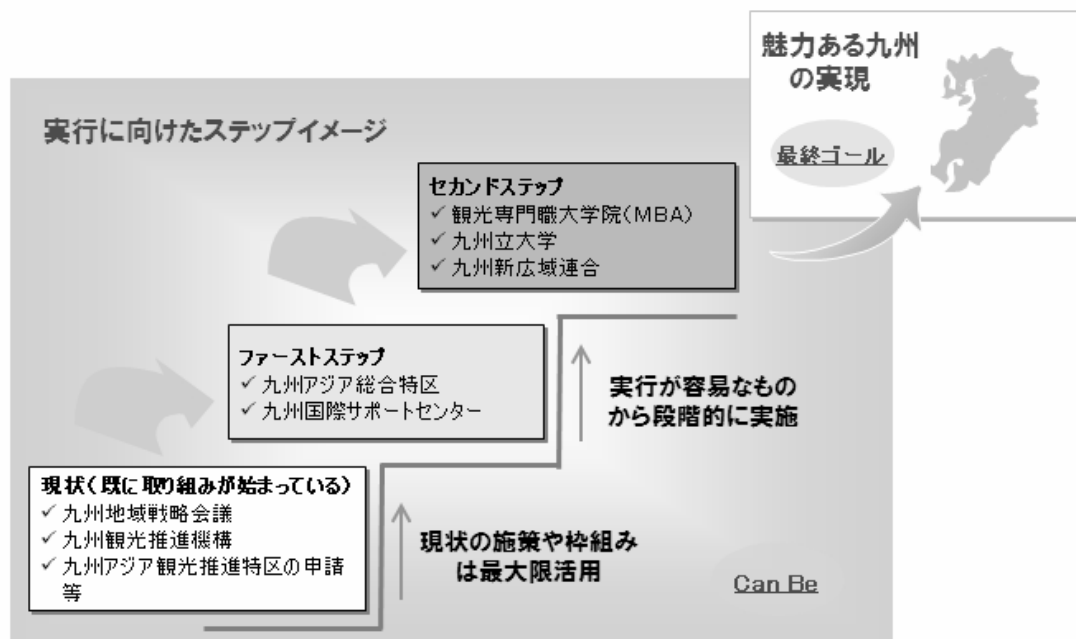
将来像

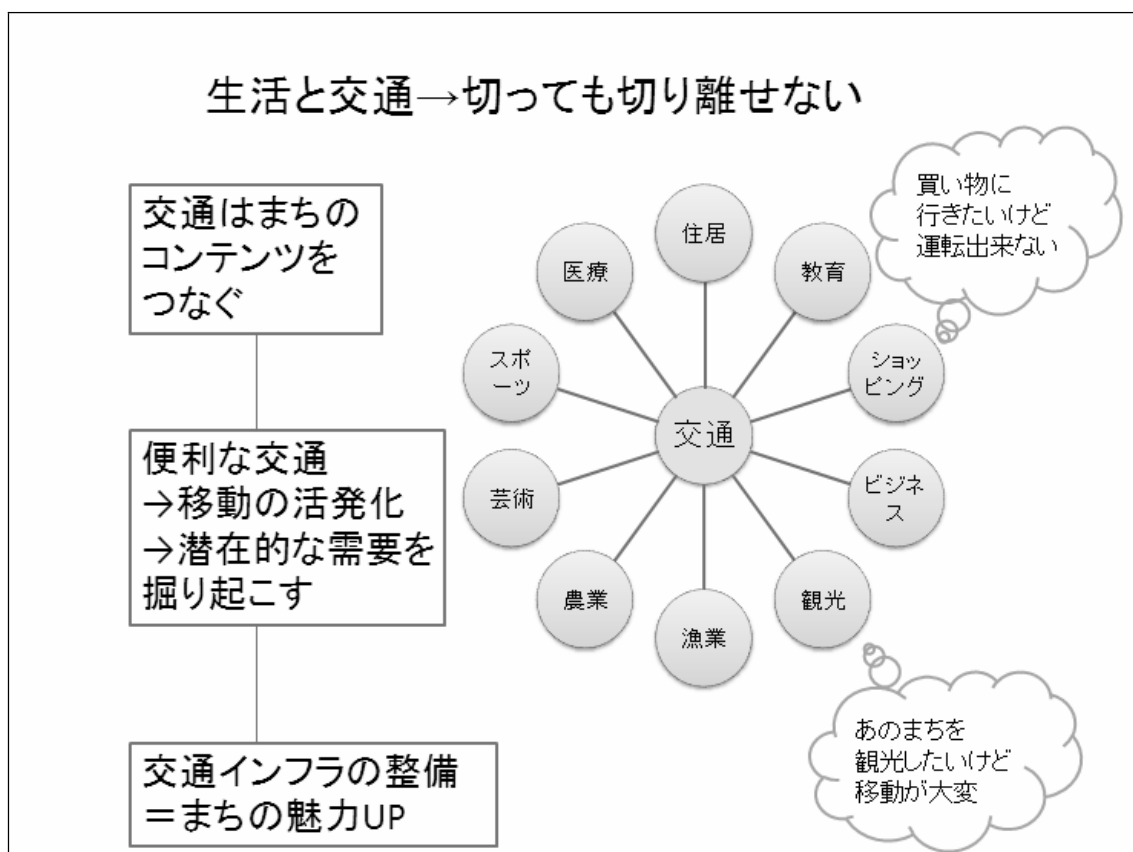
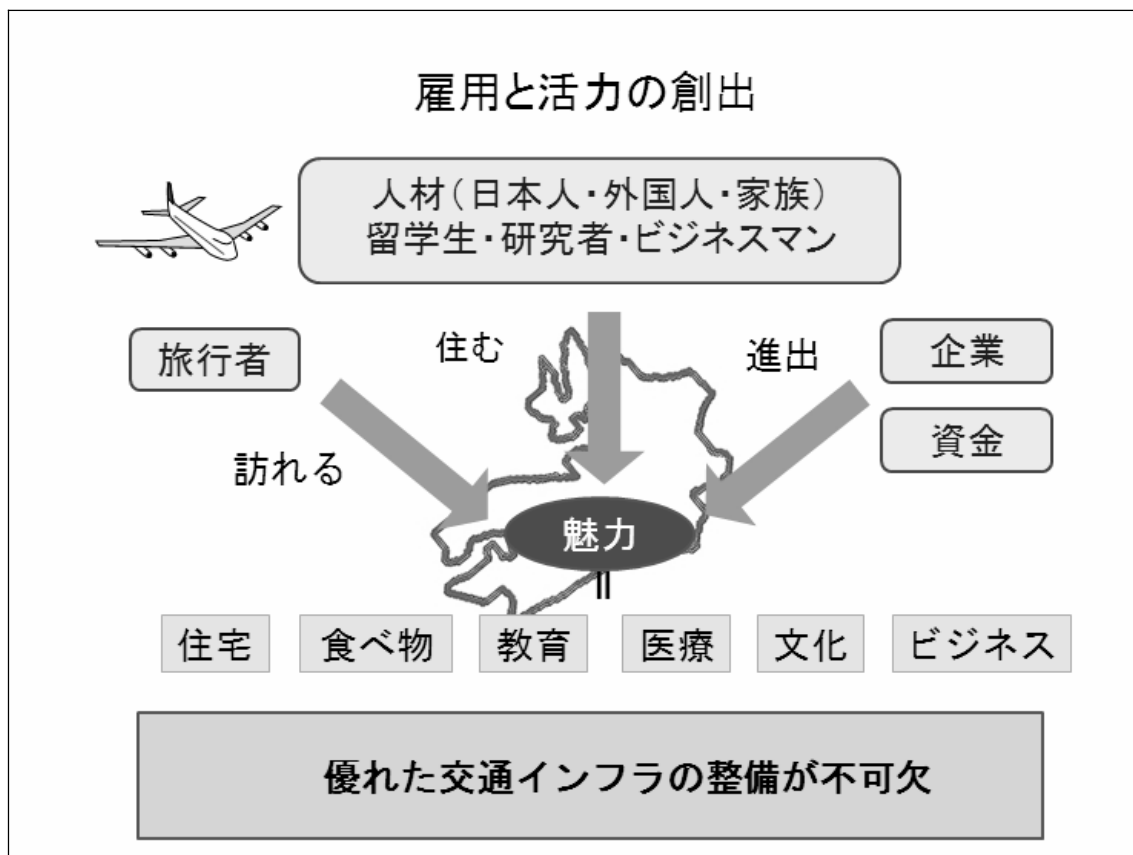


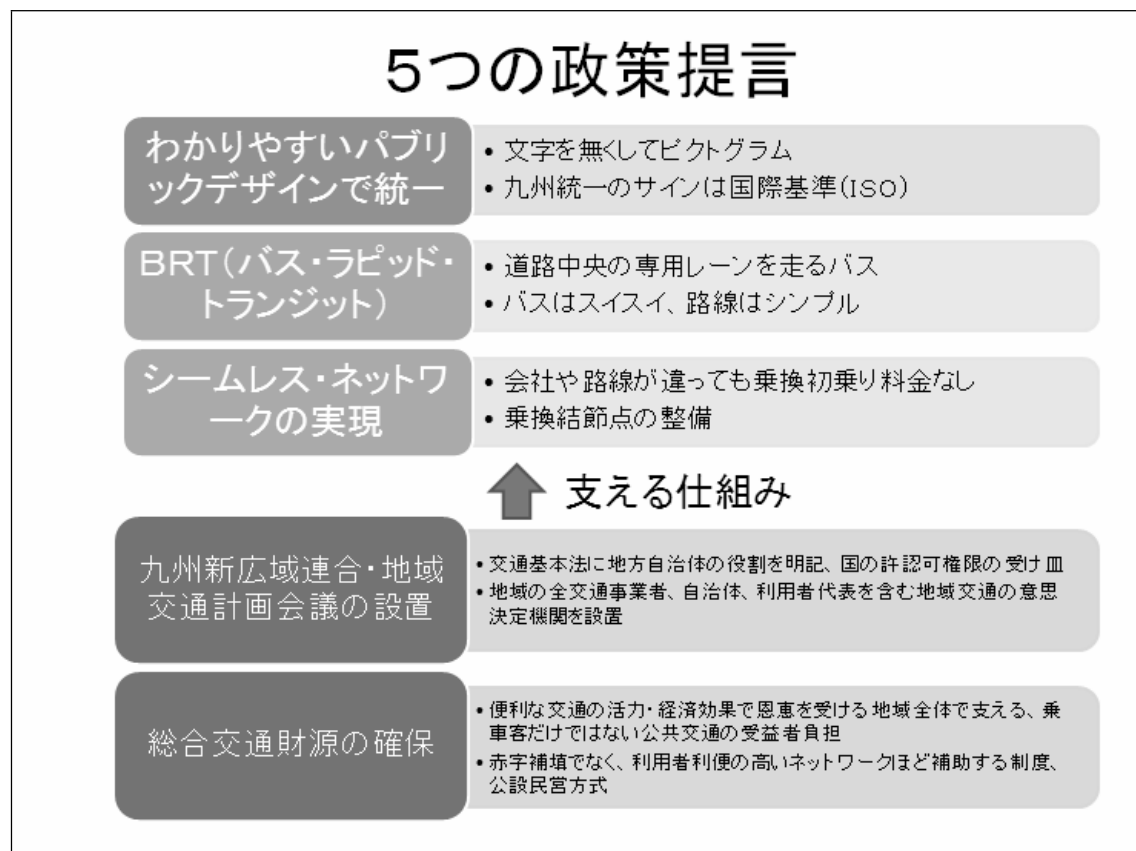
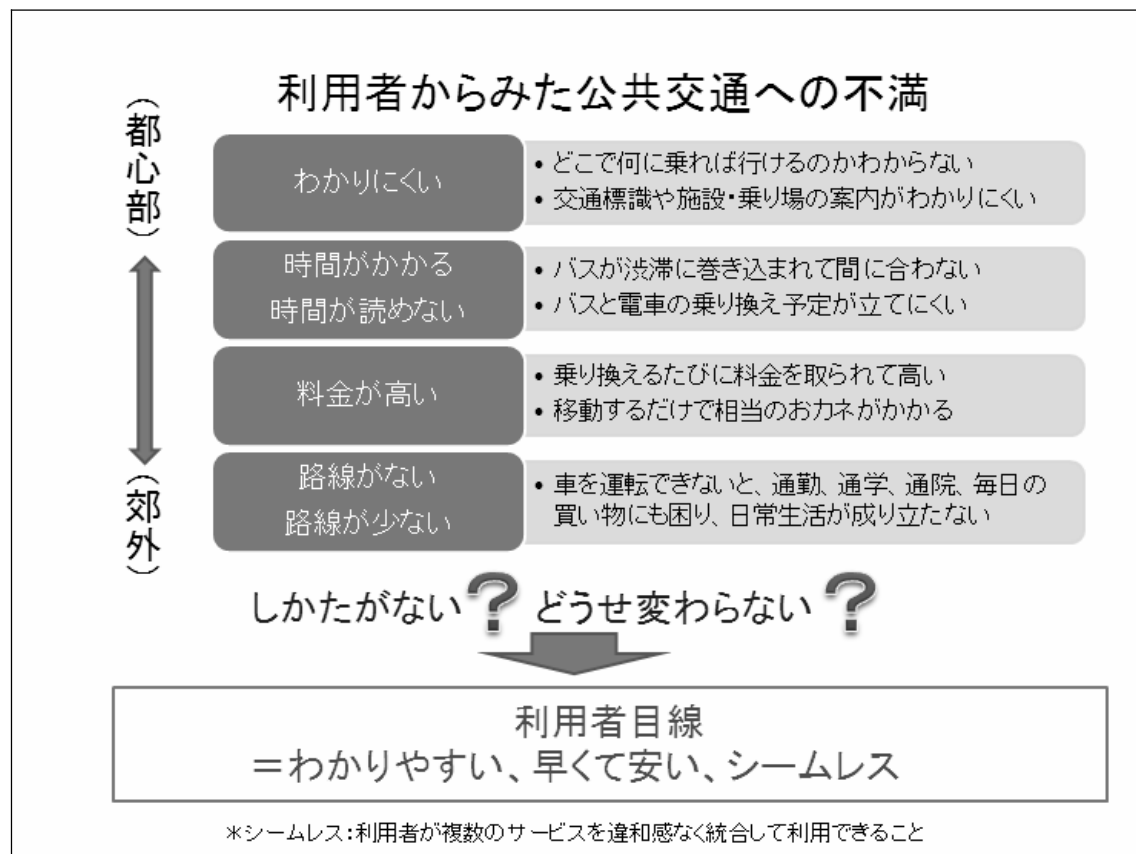
課題を解決し、使える広域連合へ

施策の実行に向けたステップアップイメージ

実行に向けたステップイメージ







パブリックデザインの統一

ISO規格による案内記号



- ・文字を無くしてピクトグラムへ
- ・サインの九州統一
- ・国際基準のISO規格を採用
→分かりやすさ→移動のしやすさ

BRT(バス・ラピッド・トランジット)



- ・道路中央の専用レーンを走行するバス



- ・渋滞による不定時発着が解消
- ・違法駐停車両による走行困難問題の解消
- ・導入コストが低い
- ・路線変更が路面電車に比べて容易

シームレス・ネットワークの構築

- ・シームレス＝利用者が違和感なく統合して利用できること
→乗り継ぎ面／料金面でシームレス化



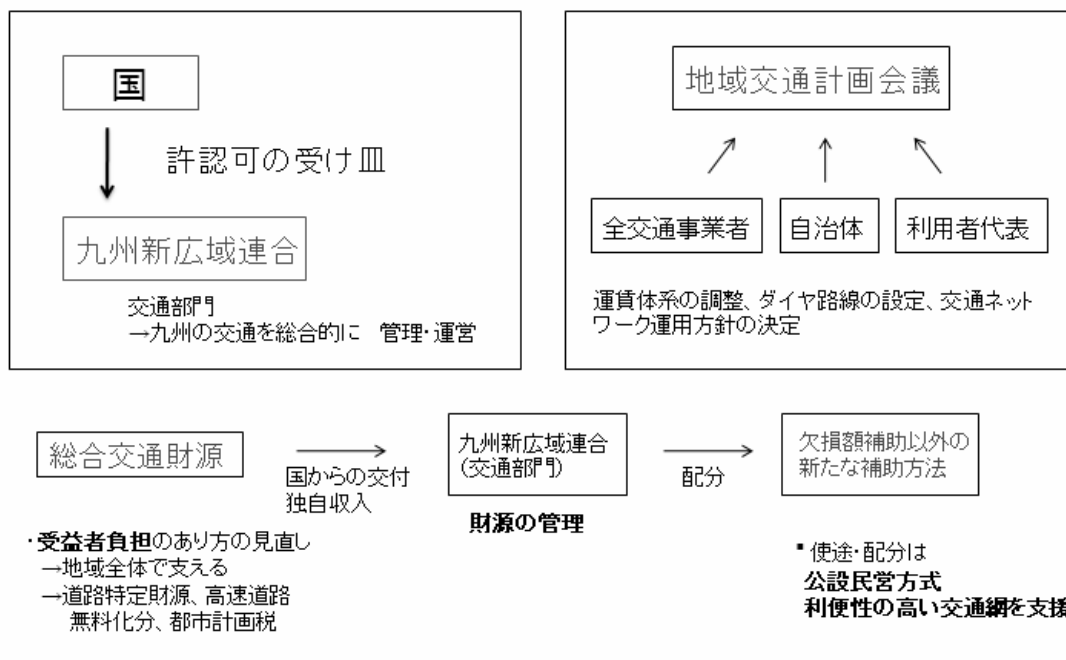
- ・乗り継ぎ面
→駅やバスなどの
交通結節点を整備

例：乗換しやすい駅の設置



- ・料金面
→料金のゾーン制の導入
同じゾーン（範囲内）では、電車・バスなど複数の
交通モードが同じ切符で乗り放題（ICカード乗車券を活用）

九州新広域連合・地域交通計画会議の設置 総合交通財源の確保



提言が実現すれば・・・

わかりやすいパブリックデザインで統一

- 外国人旅行者が街を歩きやすくなる
- レンタカーも使いやすくなる
- 観光客が増加
- 住んでいる人にも便利になる

BRT(バス・ラピッド・トランジット)

- バスの渋滞が解消し、定時性の確保、時間短縮が実現
- 路線が分かりやすくなる
- 幹線と支線による交通ネットワーク形成

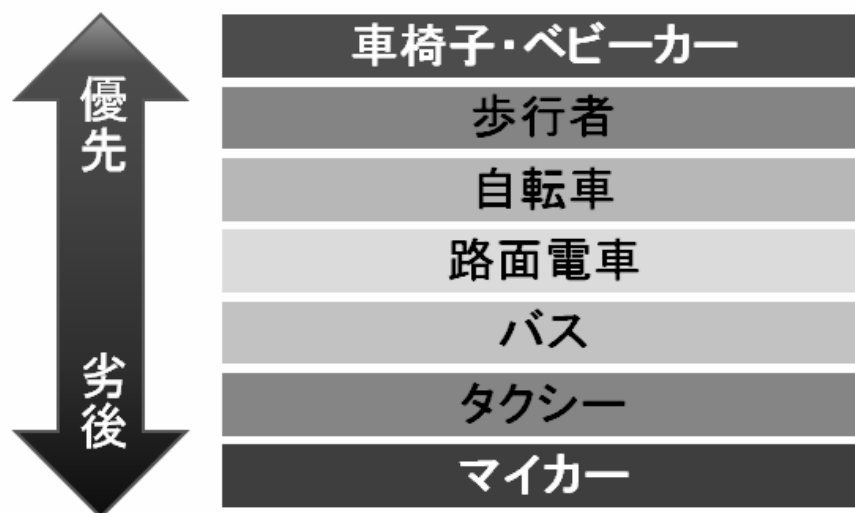
シームレス・ネットワークの実現

- ダイヤがつながる
- 結節点の施設整備—雨にぬれずに乗り継ぎができる
- 乗換コストがかからないので公共交通全体の利用者が増える

九州新広域連合・地域交通計画会議の設置、総合交通財源の確保

- 過疎地や路線バスが廃止された地域、都市で公共交通のネットワークから取り残された地域でも、子供、高齢者、車を運転しない人たちのモビリティが確保される
- 連合して運営、地域で支援することによって公共交通ネットワークが充実する

公共生活空間での通行の優先順位



生活ルールを変える 意識を変える

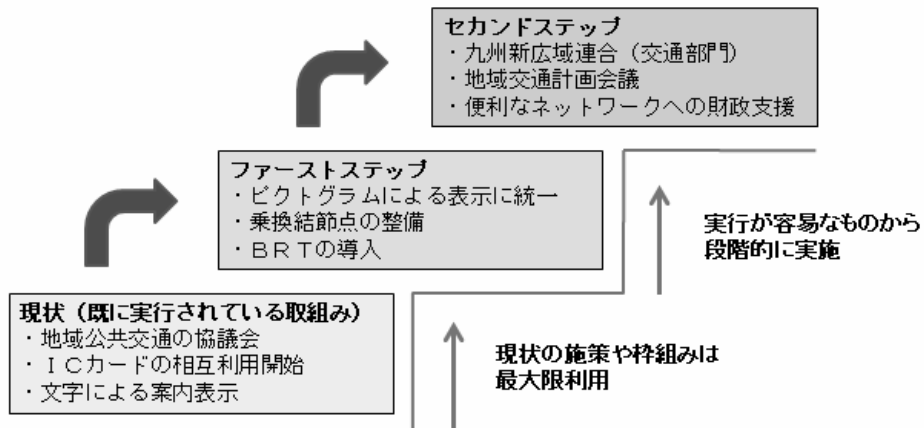
交通・まちづくりチーム 施策の実現に向けたステップイメージ

- ・各施策の検討に際しては、現在既に実施されている施策や枠組みを最大限活用することとし、無駄なく効果的なアプローチを実現する
- ・実行に向けたステップとしては、実行が容易なものから段階的に実施することで、早期の魅力ある九州の実現を目指すこととする



最終ゴール
魅力ある九州の実現

実行へ向けたステップイメージ





Ⅲ 政策提言—魅力ある九州の実現のために—

「アジアの活力を取り込むにはどうするか」

アジアの活力を九州に取り込むにはどうすればいいか。

その解は、九州がアジアから人を引き付けてやまない魅力的な島（The Charming Island）であることだ。私たちは九州が魅力的な島であるために、アジアの人々が「行きたい、学びたい、住みたいと思える九州」を実現しなければならないと思う。そのためには、九州が「開放性、多様性、自立性のある社会・経済を実現し、日本人（民族）以外の他民族と共生することができる環境」を実現しなければならない。

上述を踏まえ、私たちは、「アジアから人々を引き付ける九州」というキーワードを位置付け、これをもとに「観光」、「留学・学術研究」、「ビジネス」の3つの視点を設定した。アジアからの観光客の受入れ、アジアとともに成長しようとする企業等における留学生を含む人材の活用、日本人だけでなく外国人をも含んだ高度人材の確保という観点から、九州が成長を続けるアジアの成長力を活かす方策について検討を行った。この3つの視点から導き出される政策を大きな枠組みの中で段階的に実行していくことにより、アジアにおける九州の認知度を飛躍的に向上させるだけでなく、より多くの人々に九州の素晴らしさを認識してもらい、アジアの人々が「行きたい、学びたい、住みたいと思える九州」を実現していきたいと考えている。中央に頼らず自立した九州が新たな時代をダイナミックに展開するために、九州の将来像を提言したい。

1 観光

九州はアジアの人々にどれほど認知されているだろうか。「アジアから人々を引き付ける九州」を実現するためには、兎にも角にも、アジアにおける九州の認知度を向上させなければならない。アジアの人々に九州を知ってもらい、行ってみたいと思われる政策として、「観光」を位置付ける。九州が、アジアの観光客に訪日旅行の目的地として選ばれ、九州を好きになってもらうためのきっかけを作る。そのためにどのようなことが必要かということについて考察する。

1-1 日本の外国人観光客誘致の取組みと現状

1-1-1 これまでの取組み

日本の外国人観光客誘致は、1893年に設立された日本初の外客誘致機関「喜賓会」の設立に始まる。その後、現在のJTBの前身であるジャパンツーリストビューローが1912年に設立されたが、二度の大戦の影響もあり、外国人観光客誘致は行われなくなり、その再開は1945年の終戦を待たねばならなかった。

外国人観光客誘致の転機となったのは、2003年1月の小泉首相による施政方針演説である。その中で小泉首相は、2010年に訪日外国人観光客数を当時の2倍である1,000万人とすると発言し、4月にはビジットジャパン・キャンペーンを開始した。

その後政府は、2006年12月に「観光立国推進基本法」が成立して以降、2007年6月には「観光立国推進基本計画」を閣議決定、2008年10月には新たに「観光庁」を設置するなど、観光政策の強化に乗り出している。その中で、2009年7月にはこれまで禁止していた中国個人観光ビザ発給を開始し、同年10月には訪日外国人旅行者数について「2020年初めまでに2,500万人、将来的には3,000万人」とする新たな目標を掲げている。

2010年6月には「新成長戦略」を閣議決定し、その中で「観光立国・地域活性化戦略」を7つの戦略分野の1つに位置付けた。政府は、今後さらなる観光立国の実現に向けた動きを加速させていく方針である。

ちなみに、政府は観光立国の意義について、以下のように位置付け、交流人口の拡大による日本の再生をうたっている。

- ① 国際観光の推進はわが国のソフトパワーを強化するもの
- ② 観光は少子高齢化時代の経済活性化の切り札
- ③ 交流人口の拡大による地域の活性化
- ④ 観光立国により国民の生活の質を向上

また、同年7月には、中国からの訪日に関し、中国人のビザ発給要件の緩和を行った。

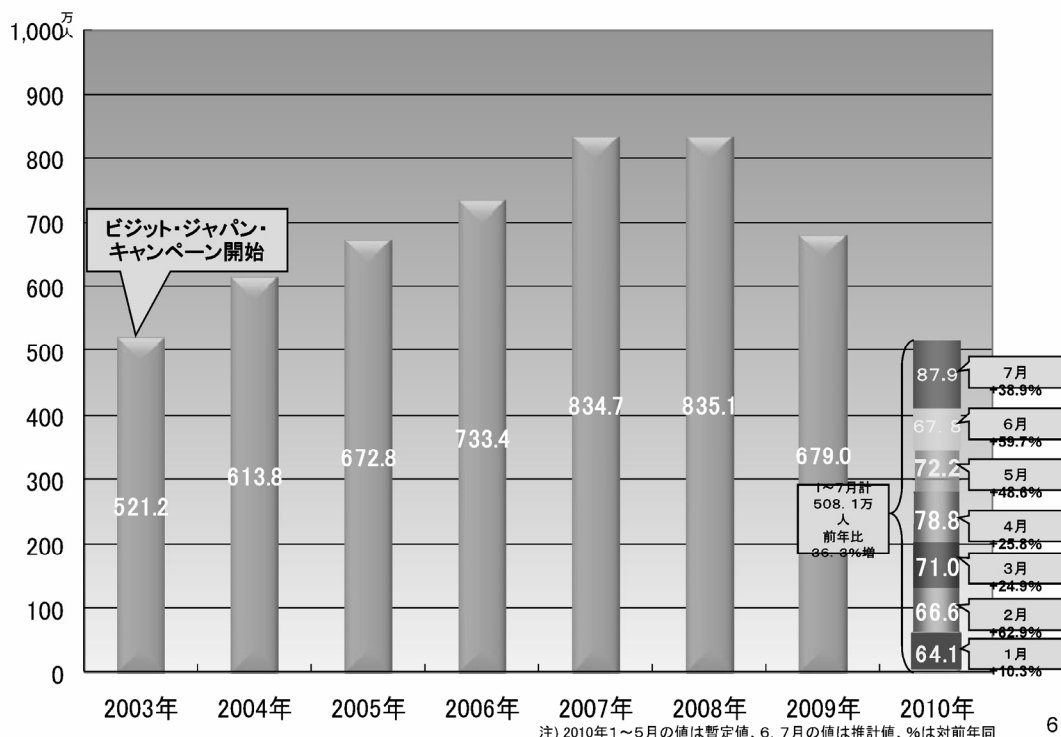
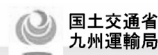
2010年の訪日外国人観光客総数は、1月から7月までの7カ月間で前年比36.3%増加し、7月の1カ月間で87万9千人と過去最大。(出典は「Asahi Shimbun Weekly AERA 2010.10.10」における前原国土交通大臣(当時)発言)

1-1-2 日本全体のインバウンドの状況

日本政府観光局(JNTO)調査によると、2009年の訪日外国人旅行者数は、世界的な経済危機や新型インフルエンザの影響等もあり、約679万人と2008年比約19%減少した。(なお、2010年は前年比約30%増で推移している)。約679万人の内訳を見ると、約481万人がアジアからの観光客で占められており、今や訪日外国人旅行者数は、アジアからの観光客に支えられているといえる。

もっとも多いのは韓国で約159万人、続いて台湾の約102万人、中国の約101万人で続いている。以下、アジアにおける訪日外国人数の上位は香港が約45万人、タイが約18万人、シンガポールが約15万人となっている。2008年比で見ると、韓国が約33%減、台湾が約26%減、香港が約18%減と各国が軒並み減少する中、中国だけはわずかながら増加している。これは、近年急速に経済成長を続ける中国の勢いが背景にあると考えられる。また、今年の7月までの訪日外国人旅行者数は、韓国・台湾・中国が昨年比30%以上増加した一方(特に中国・韓国は50%以上の増加)、アメリカ・イギリス・フランスなどは10%増に満たない。

訪日外国人旅行者数の推移



(出典：国土交通省九州運輸局)

1-1-3 アジアからの訪日旅行者の動向

韓国、台湾、中国などアジア諸国・地域では、近年日本を含む海外旅行のニーズが高まってきており、修学旅行やMICE※旅行などのニーズもある。海外の大学へ留学を希望する学生やその家族が留学先の大学等を見学する留学体験ツアーや、海外の医療機関で治療、検診等を受ける目的で海外旅行し、併せて観光を行う医療観光などもすでに実施されている。

※MICE…企業等の会議（Meeting）、企業等の行う報酬・研修旅行（インセンティブ旅行＝Incentive Travel）、国際機関・団体、学会等が行う国際会議（Convention）、イベント、展示会・見本市（Event/Exhibition）の頭文字からとった、多くの集客交流が見込まれるビジネスイベントの総称。

Meeting

企業等のミーティング等。

例：グループ企業の役員会議
海外投資家向け金融セミナー 等

Incentive(Travel)

企業が従業員やその代理店等の表彰や研修などの目的で実施する旅行のこと。
企業報奨・研修旅行とも呼ばれる。

例：営業成績の優秀者に対し、本社役員によるレセプション、表彰式等を行う。

Convention

国際団体、学会、協会が主催する総会、学術会議等。

例：APEC、生物多様性条約第10回締約国会議(COP10)、世界建築会議、国際法曹協会年次総会 等

Event / Exhibition

文化・スポーツイベント、展示会・見本市。

例：東京国際映画祭、世界陸上競技選手権大会、アジアバスケットボールリーグ、東京モーターショー、国際宝飾展 等

（出典：観光庁ホームページ）

アジアからの訪日旅行者に人気のある日本の観光地の中で、最も人気が高いのが、東京、続いて大阪で、東京～大阪間はゴールデンルートと呼ばれている。首都である東京は近隣の千葉県にディズニーランドがあるだけでなく、浅草・秋葉原・銀座など、外国人に人気のスポットがあり、また、知名度も他の都道府県と比べ突出して高い。また、訪日旅行のリピーターの中で人気が高いのは、北海道や富山（アルペンルート）などが挙げられる。その他、本国で公開され人気の映画の舞台となったところ（北海道）のように観光地としてのイメージづくりに成功したところは観光客が増加している（例えば、北海道＝雪、映画ロケ地、仙台＝紅葉など）。

アジアの主要各国・地域（韓国、台湾、中国）の訪日旅行者の動向については以下のとおりである（出典：JNTO 国際観光白書 2009）。

	韓国	台湾	中国
旅行先	中国、日本、タイ	中国、日本、香港	香港、マカオ、シンガポール
訪日先	福岡（約 20%）		東京都と大阪府、周辺部である 神奈川県・千葉県・京都府
訪日動機	温泉、日本食、ショッピング	ショッピング、温泉、自然景観	ショッピング、温泉、歴史建造物の見物
リピーター	60%	77%	41.6%
旅行月	8 月が最多、以下 1 月・7 月	7 月が最多、以下 1 月・2 月、4 月、10 月の順	7 月・8 月、10 月、1 月・2 月
旅行形態	個人旅行が 60%	個人旅行 47%、団体旅行 52%	団体旅行 82.6%
滞在日数	平均 4.1 日	平均 3.8 日	9.7 日
その他	旅行といえば外国 登山ツアーニーズ高い	中国大陸への旅行者が増加傾向	旅行先で日本は 6 位 台湾への旅行者が増加中で日本の競合先になりつつある

1-2 九州における観光の現状と課題

1-2-1 九州の観光振興の取組み

九州においては、2003 年 10 月に「九州はひとつ」の理念のもと、九州地域の自立的かつ一体的な発展に向けて、官民が一体となって「九州地域戦略会議」を設置し、その活動の一環として、九州観光戦略の策定を決議した。これに基づき、「九州観光戦略委員会」が 2004 年 1 月に設置され、九州観光を振興するために九州が一体となって取り組むべき戦略について検討を行い、同年 10 月に「九州観光戦略」を取りまとめた。この「九州観光戦略」を実践的かつ着実に展開していくために 2005 年 4 月に「九州観光推進機構」が設置された。

九州観光推進機構は、九州地域における魅力ある観光地づくりと国内・海外観光客等の九州への誘客を推進し、観光産業の振興と九州経済の発展に寄与することを目的とし、九州の地方公共団体、企業及び関係団体等により構成されている。2010 年 9 月には、国の地域活性化特区として「九州アジア観光戦略特区」を申請するなど、「九州」としての PR と観光地づくりに取り組んでいる。

1-2-2 九州のインバウンドの状況

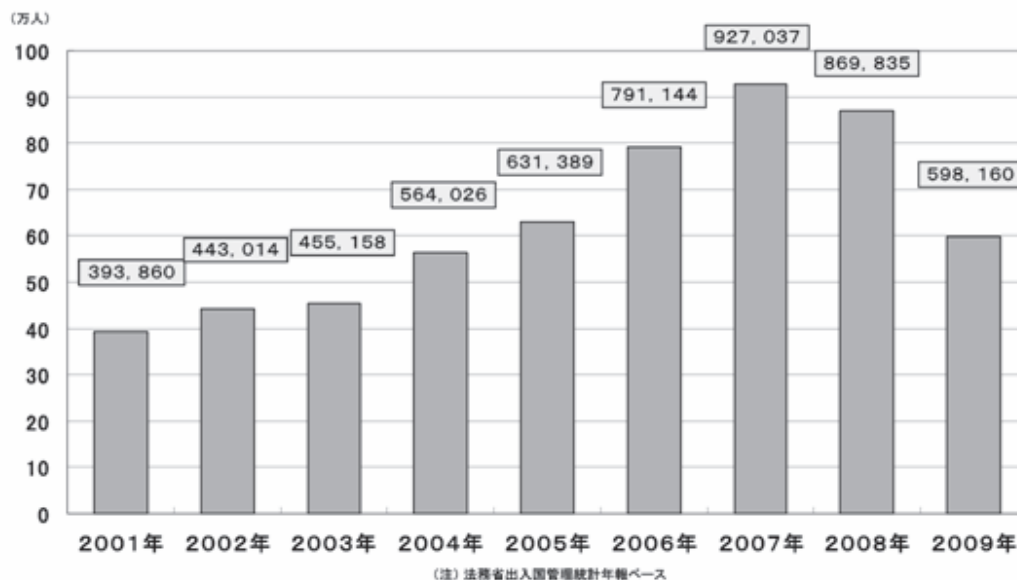
法務省入国管理統計によると、九州への外国人の入国は、日本全体の 1 割に満たない程度である。入国者の国別の内訳を見てみると、アジアからの入国者が圧倒的に多く、特に韓国からの訪日旅行者が多いのが特徴として挙げられる。それに加え、近年は中国を初めとするアジア諸国から訪日外国人旅行者数が増加を続けている。アジアの経済成長だけでなく、アジアに近い九州の地理的優位性などが増加の要因として考えられる。

九州への訪日旅行誘致のターゲットとしては、地理的位置、これまでの実績、今後の成長可能性等に鑑みても、アジアが最も好適地であるということができ、アジアからの観光客誘致をよりいっそう推し進めることにより、九州の認知度向上や九州の良さを知らってもらうことが大変重要であると考えられる。

九州の外国人入国者数の推移

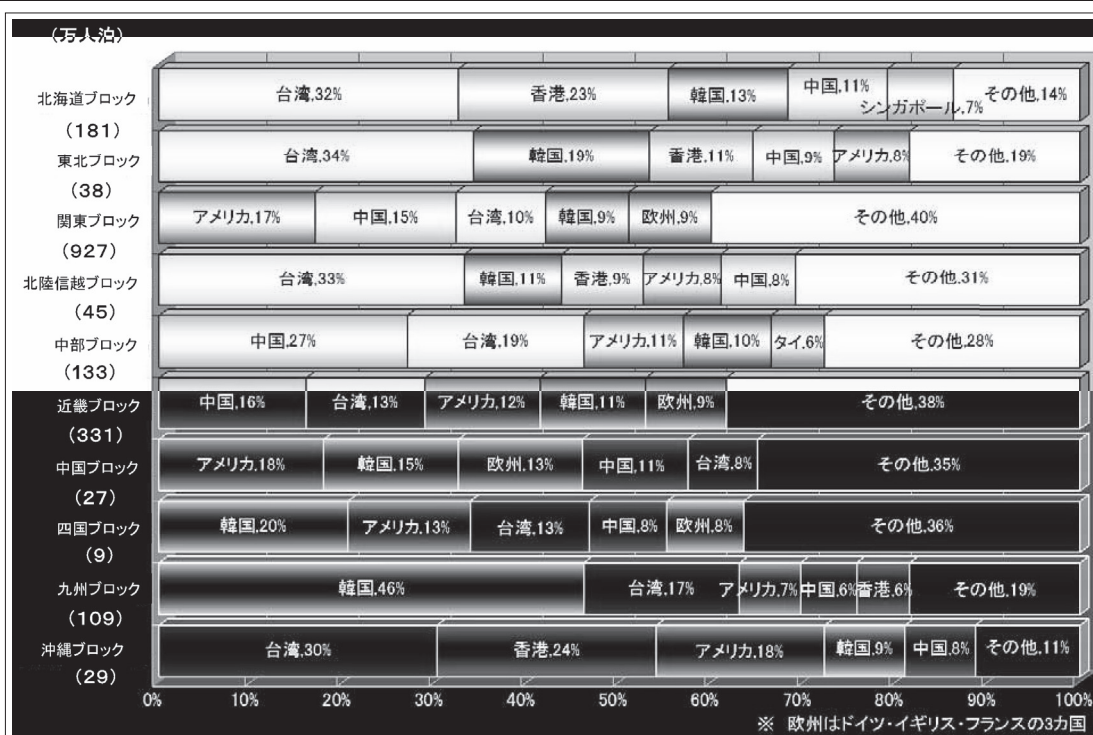


【第二次九州観光戦略(2007年10月策定)における目標:2010年に100万人】



(出典：国土交通省九州運輸局)

運輸局別、国籍別外国人延べ宿泊者数構成比(平成21年 確定値)



(出典：国土交通省九州運輸局)

1-2-3 アジアからの訪日旅行者を九州へ誘致するための課題

(1) マーケティング・PR

九州における観光への対応については、専門家から、「マーケティングリサーチが不十分」、「リサーチの分析結果を踏まえた対策への取組みにスピード感がない」、「PR が不得意」といった点を指摘されている。九州には、海外からの観光客にとって魅力ある素材が多く存在していると考えられるが、逆に何でもあることが、九州は「これ」という統一イメージを打ち出すことができない理由となっているのではないかと、つまり、九州の「売り」を絞り込めていないのではないかと考えられる。

(2) 受入れ体制

訪日旅行者・受入れ側とも、それぞれの相手国の文化・習慣への認識不足があり、そこから生じるトラブルがある。

また、受入れ体制の構築においては、観光業のリーダーとなるべき高度人材の育成が求められる。2009 年現在、日本全国の大学で 39 大学 4,402 人の定員の観光関連学部・学科が設立されており、ここ 5 年で入学定員が 2 倍程度に増加しているものの、九州においては人材の育成と供給が十分とはいえず、人材育成の観点からの対策が求められる。

※九州内（沖縄除く）の観光関連学部・学科の定員は、九州産業大学の 150 人、長崎国際大学の 200 人、熊本学園大学の 80 人、西南女学院大学の 60 人の 4 大学 490 人である。

資料2

観光関連の学部・学科等のある大学一覧

【大学】(39大学39学部43学科)

平成21年4月1日現在

開設年度	設置区分	大学名	学部名	学科名	入学定員	備考
昭和42年	私立	立教大学	観光学部	観光学科	173	昭和42年度に社会学部観光学科を設置。平成10年度に観光学部を設置
				交流文化学科	157	平成18年度に設置
昭和49年	私立	横浜商科大学	商学部	貿易・観光学科	80	
平成5年	私立	流通経済大学	社会学部	国際観光学科	120	
平成6年	私立	北海商科大学	商学部	観光産業学科	50	平成18年度に大学名を北海学園北見大学から改称
平成9年	私立	阪南大学	国際コミュニケーション学部	国際観光学科	120	
平成11年	私立	札幌国際大学	観光学部	観光ビジネス学科	90	平成21年度に観光学科(入学定員:150名)を改組
				観光経済学科	60	
		九州産業大学	商学部第一部	観光産業学科	150	
平成12年	私立	川村学園女子大学	人間文化学部	観光文化学科	70	
		大阪観光大学	観光学部	観光学科	190	平成18年度に大学名を大阪明浄大学から改称
		長崎国際大学	人間社会学部	国際観光学科	200	
平成13年	公立	奈良県立大学	地域創造学部	観光学科	60	
	私立	東洋大学	国際地域学部	国際観光学科	200	
		鈴鹿国際大学	国際人間科学部	観光学科	60	
		京都嵯峨芸術大学	芸術学部	観光デザイン学科	40	
		流通科学大学	サービス産業学部	観光・生活文化事業学科	150	
平成15年	私立	桜花学園大学	人文学部	観光文化学科	50	
平成17年	国立	山口大学	経済学部	観光政策学科	30	
	私立	明海大学	ホスピタリティ・ツーリズム学部	ホスピタリティ・ツーリズム学科	200	
		熊本学園大学	商学部第一部	ホスピタリティ・マネジメント学科	80	
平成18年	公立	高崎経済大学	地域政策学部	観光政策学科	120	
	私立	城西国際大学	観光学部	ウェルネスツーリズム学科	120	
		帝京大学	経済学部	観光経営学科	140	
		松本大学	総合経営学部	観光ホスピタリティ学科	80	
		西南学院大学	人文学部	観光文化学科	60	
平成19年	私立	玉川大学	経営学部	観光経営学科	90	
		長野大学	環境ツーリズム学部	環境ツーリズム学科	75	
		平安女学院大学	国際観光学部	国際観光学科	90	
		神戸夙川学院大学	観光文化学部	観光文化学科	200	
平成20年	国立	和歌山大学	観光学部	観光経済学科	60	平成19年度に設置された経済学部観光学科(入学定員:80名)を改組
				地域再生学科	50	
		琉球大学	観光産業科学部	観光科学科	60	平成17年度に設置された法文学部観光科学科(入学定員:40名)を改組
				産業経営学科(昼間主コース)	60	
				産業経営学科(夜間主コース)	20	
	私立	ノースアジア大学	法学部	観光学科	60	
		文教大学	国際学部	国際観光学科	125	平成20年度に学科名を国際関係学科から改称
		大阪学院大学	経営学部	ホスピタリティ経営学科	100	
		神戸国際大学	経済学部	都市環境・観光学科	120	平成20年度に学科名を都市文化経済学科から改称
		神戸海星女子学院大学	現代人間学部	観光ホスピタリティ学科	50	
		倉敷芸術科学大学	産業科学技術学部	観光学科	45	
平成21年	私立	秀明大学	観光ビジネス学部	観光ビジネス学科	70	
		亜細亜大学	経営学部	ホスピタリティ・マネジメント学科	90	
		松蔭大学	観光文化学部	観光文化学科	187	
定員計					4,402	

【大学院】(6大学6研究科6専攻)

開設年度	設置区分	大学名	研究科名	専攻名	入学定員	
					修士課程	博士課程
平成10年	私立	立教大学	観光学研究科	観光学専攻	30	8
平成13年	私立	札幌国際大学	観光学研究科	観光学専攻	10	
平成16年	私立	長崎国際大学	人間社会学研究科	観光学専攻	10	
平成17年	私立	東洋大学	国際地域学研究科	国際観光学専攻	10	
平成19年	国立	北海道大学	国際広報メディア・観光学院	観光創造専攻	15	3
平成21年	国立	琉球大学	観光科学研究科	観光科学専攻	6	
定員計					81	11

※観光関連の学部・学科等のある大学とは、大学の場合、学部・学科名に、大学院の場合、研究科・専攻名に「観光」「ツーリズム」「ホスピタリティ」という言葉を冠する大学である。

(出典：文部科学省)

その他、将来的な訪日外国人を 3,000 万人にまで増やしていく政府の目標を実現するためには、現在の海・空の定期便だけでは対応できないことから、24 時間空港の活用、九州・韓国・中国を結ぶリージョナルジェットの常時運航、定期路線及びチャーター便の増加、クルーズ船の寄港や定期便の拡大等に取り組むとともに、それに対応するための C I Q※の開庁時間の延長、クルーズ船の沖留め時間の解消のための C I Q 人員増加などの体制整備に取り組む必要がある。

※C I Q…税関 (Customs)、出入国管理 (Immigration)、検疫 (Quarantine) を包括した略称

(3) 通訳・案内

現在は有償の通訳案内は国家試験に合格した「通訳案内士」が行うことが原則である。都道府県内でのみ通訳案内ができる「地域限定通訳案内士」の制度があるものの、沖縄や北海道以外は「都道府県内」で観光旅行は完結しないので制度として不十分である。今後、中国をはじめアジア諸国からの観光客の増加が見込まれるため、通訳・案内の需要も増えると思われるが、現時点でも様々な規制があってニーズに答えきれていないのが現状であり、対応が必要である。

(4) 外国語表記等の整備

現在でも韓国・台湾・香港などの観光客が多く、さらに今後は中国からも観光客が増えることが想定されるが、現状ではその整備は不十分であると言わざるを得ない。外国人観光客に対する外国語表記も必要である。英語・中国語（簡体字、繁体字）・韓国語すべてにおいてその母国と同様の表記が必要か否かについては議論の余地があるものの、団体客のみならず、個人が安心して一人歩きできる環境の整備が必要になる。

(5) 中国人へのビザの発給

韓国、台湾、香港などにおいては、現在においてもビザ（査証）なしで日本への入国が可能であるが、今後大きなマーケットとなることが予想される中国においては、依然としてビザ（査証）が必要となっている（2010 年 7 月から中国人のビザ（査証）発給要件が緩和されている）。

1-3 提言

1-3-1 「おもてなし」意識の浸透

興味を持って九州に来た外国人訪日客に対する「おもてなし」が大切である。直接の受け皿である九州の観光関係者等のみならず、九州の住民に対して、国ごとの文化や習慣への理解を促し、それに対応した「おもてなし」が行われるようにすることが必要である。

「そもそも海外旅行は、何らかの不自由はつきものであり、多少の不自由はネックにならない。むしろ、不自由を楽しむものである」という意見もあるが、「本当に困ったときにそ

こで出会った人がどのようにケアしてくれたか」がその観光客にとって心に残る。

いい触れ合いをするためには、お互いの文化・習慣を理解しようと努力することが重要であるが、現状においては、訪日旅行者・受入れ側とも、相手国の文化・習慣への認識が不足していると思われる。

そこで、訪日外国人旅行者に対しては、訪日する際に日本の習慣などを説明するパンフレットを作り、旅行会社等を通じて観光客に事前に説明してもらう、あるいは、外国の旅行雑誌などに日本の文化などをわかりやすく説明するコーナーを連載するなどの方法が考えられる。受入れ側である九州の住民にも外国人の文化・習慣を理解してもらうために、ターゲットとなる国の文化・習慣を説明したリーフレットを作り配布する。

また、外国語表記等については、ある程度の外国語表記は進んでいると考えられるものの、交通機関においては、外国人の個人旅行者でも目的地までどのようにいけばいいかわかるように、路線図や時刻表等についてわかりやすく外国語表記されているものが必要であると考えられる。また、飲食店等において、外国語メニューを持っている店は少ないことから、一般的なメニューの外国語訳だけでも九州観光推進機構や観光協会等のHP等で公開するなど、アイデアを形にすることが求められる。

1-3-2 「九州アジア総合特区」による「通訳案内士制度」の規制緩和

観光客への通訳・案内については、「通訳案内士制度」があるが、現在は業務独占制度と位置付けられており、通訳案内士に認定されていないと通訳・案内ができないなど、インバウンドの促進にとって大きな弊害となっている。これまでの通訳案内士制度に加え、2006年度から「地域限定通訳案内士」の制度が創設され、都道府県において試験を実施することができることとなったが、通訳・案内ができるエリアが限定されていることから、実用的な制度となっておらず、九州全域で通訳案内を行うためには制度変更が必要であるなど、改善の余地がある。通訳・案内に将来観光業に携わることを希望する学生を起用し、観光業への興味や基本知識の習得を促進することや、留学生を起用し、アジア各国の人々にニーズに応じたきめ細かな対応を促すなど、通訳・案内を通じた観光の拡大というアプローチも考えられる。

そこで、現在検討中の国の「総合特区」制度を活用して、通訳案内士の規制を緩和した「九州アジア総合特区」を設置し、大学・専門学校等で一定の試験を行い合格することを条件に、留学生を含めた学生が通訳ガイドをアルバイトとして行うことを認可することとする。

総合特区とは、政府の「新成長戦略～『元気な日本』復活のシナリオ」（2010年6月18日閣議決定）に基づき、地域の責任ある戦略、民間の資金と知恵、国の施策の「選択と集中」の観点を最大限活かし、規制の特例措置や税制・財政・金融上の支援措置等をパッケージ化して実施するものである。これにより、外国人観光客への安価なガイドサービスを提供することが可能となり、九州の観光産業の競争力強化にもつながる一方、学生の実践的語学力強化とコミュニケーション能力の向上も同時に図ることが可能となる。

1-3-3 「観光専門職大学院（観光MBA）」の設置

現状、地域の強みである観光資源をコーディネート出来る人材が少ないことが、九州の観光戦略を推進する上でネックとなっていると考えられ、高度な観光経営マネジメント能力のある人材を輩出するための仕組み（インターンシップ制度や通訳ボランティア等の教育プログラム）が確立していない。

そこで、「観光専門職大学院（観光 MBA）」を九州の大学に設置し、アジアを中心とした世界各国から観光業のリーダーを目指す人材を集めた「アジア No.1 の観光教育機関」を目指すこととする。裾野が広く、これから成長が期待出来る観光産業について学びたい学生は確実に日本及び世界中で増加していると考えられる。優秀で多様な学生・教授を日本や世界中から集め、最先端の授業を行うことができる環境を整備することで、「九州＝観光」というイメージの醸成を図るとともに、大学院発の観光ベンチャービジネスによる雇用創出や研究による地域観光資源の再発見など、経済効果を期待できる取組みに対し、積極的な支援を行う体制を構築することとする。

また、上述の観光専門職大学院の他、九州各地にある観光系の大学・専門学校等において、観光業インターンシップを 100%導入することにより、雇用のミスマッチを防ぎ、地域観光業への就職定着率を向上させ、併せて、地域観光サービスにおける競争力の向上を図る。

1-3-4 九州全体でのマーケティングとPR 推進体制の構築

（1）「九州新広域連合」の設置

知名度が低い九州にアジア観光客を誘致するためには、マーケティングとPRが必要であるが、そこで大切なのは、九州全体が一体となった適切なマーケティングと強力かつきめ細やかな観光PRを行うことである。そのためには、九州各県の行政が一体となって広域観光を推進することに加え、民間活力の積極的な活用や訪日観光客の出身国の人材（主にアジア各国の人材を想定）などを効果的に活用することにより、限られた予算や人材制約の中でも効率的に最大限の効果を発揮することを可能とする仕組みを作る必要がある。

現在、2005 年 4 月に九州の地方公共団体、企業及び関係団体等が参画し設立された九州観光推進機構が、九州全体でのマーケティング及び観光PR等を実施している。九州全体で広域観光を推進するための組織が設置されたこと自体、非常に画期的な取組みであり、九州一体となった取組みの必要性についての認識が広まりつつあることの証左である。しかし、構成員が各地方や企業から参加してきていることもあり、ひとつの九州としてのまとまりをもって観光推進を行うことの難しさも明らかになってきている。その結果として、九州内のすべてのエリアに配慮した観光客誘致を行うことになってきてしまい、イメージ作りにおいても「どこに力点を置いて、何を『売り』として訴えたいのか」という点が、曖昧となってしまふといった問題がある。さらなる民間の活力やアジア人材の活用などについてはまだまだ改善の余地があり、今後、九州における観光を飛躍的に発展させるためには、九州観光推進機構の体制をより進化させていく必要がある。

そこで、九州7県（福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県）による「九州新広域連合（仮称）」※を設置することを提案したい。

※広域連合…地方自治法第291条の2から第291条の13を根拠法令とし、地方公共団体が広域にわたり処理することが適当であると認められる事務を処理するために設ける「特別地方公共団体」である。広域計画を作成し必要な連絡調整を図り及び事務の一部を広域にわたり総合的に処理するために、協議により規約を定め、構成団体の議会の議決を経て、都道府県が加入するものにあつては総務大臣、その他のものにあつては都道府県知事の許可を得て設けることができることとされている。

広域連合の制度概要

① 根拠法令

地方自治法第291条の2～第291条の13

④ 設置数

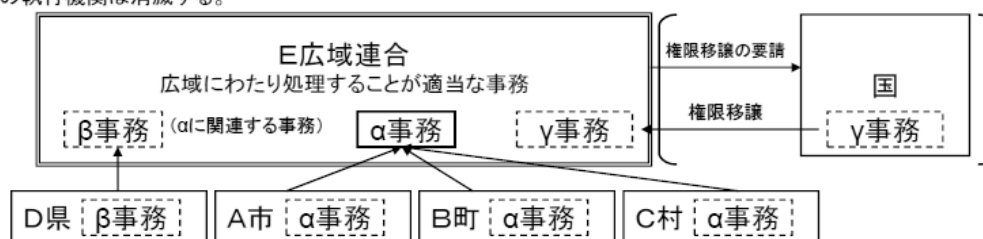
111（構成団体：延べ2,323団体）※H20.7.1現在

② 制度の概要

広域連合は、地方公共団体が広域にわたり処理することが適当な事務に関し、広域計画を作成し、必要な連絡調整を図り、及び事務の一部を広域にわたり総合的かつ計画的に処理するために、協議により規約を定め、構成団体の議会の議決を経て、都道府県が加入するものにあつては総務大臣、その他のものにあつては都道府県知事の許可を得て設ける特別地方公共団体である。

一部事務組合と比較し、国、都道府県等から直接に権限等の移譲を受けることができることや、直接請求が認められているなどの違いがある。

広域連合が成立すると、共同処理するとされた事務は、関係地方公共団体の権能から除外され、広域連合に引き継がれる。広域連合内の関係地方公共団体につき、その執行機関の権限に属する事項がなくなったときは、その執行機関は消滅する。



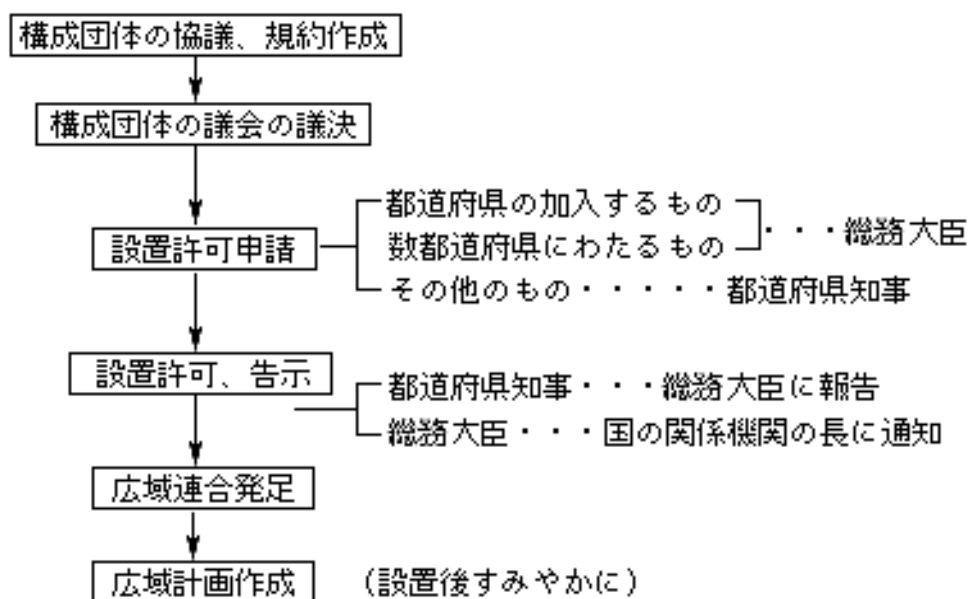
③ 財源

①負担金 ②手数料 ③その他（地方債など）※税による収入はなし。交付税は、構成団体に対して交付。

（出典：総務省ホームページ）

九州新広域連合を設置した場合、国（九州運輸局、入国管理局等）から直接に権限等の移譲を受けることができるとともに、直接請求が認められ、九州新広域連合において共同処理をするとされた事務は、関係地方公共団体（九州7県）の権能から除外され、九州新広域連合に引き継がれる（広域連合内の関係地方公共団体について、その執行機関の権限に属する事項がなくなったときには、その執行機関は消滅する。）。また、九州新広域連合の長と議員は、いわゆる充て職は認められず、選挙により選出されることになる。そのため、まさに「九州はひとつ」の理念の下で九州が一体となって、九州全体でのマーケティング及び観光PRの他、民間の活力やアジア人材の活用などを強力に推進することが可能となる（九州新広域連合が実施を想定している施策は後述）。

九州新広域連合の設置のプロセスとしては、構成する 7 県における協議により規約を定め、構成団体の議会の議決ののち、総務大臣に許可を申請する（総務大臣は許可した場合には直ちに告示。）。広域連合設置後は速やかに「広域計画」を作成することとなるが、「九州観光戦略委員会」が、九州観光を振興するために九州が一体となって取り組むべき戦略について取りまとめた「九州観光戦略」（2010 年 10 月に第3次を決議）をベースにすることが可能であろう。



（出典：総務省ホームページ）

なお、これまでに市町村等で設置されてきた広域連合は、参加各地方自治体の利害調整の難しさによる意思決定の遅れや民意の反映、行政効率等における課題が問題視されているが、その理由は、これまで設置されている広域連合の長及び議員が参加各地方自治体の長及び議員も兼ねており、事実上の利益代表となることがあげられる。

「九州新広域連合」では、規約に、長及び議員の選出に際しては公選による選挙を行う旨規定することにより、参加各地方自治体の利益代表とならないようにし、九州全体の観光推進における民意の反映を重視する体制の構築を図ることとする。

また、現在の広域連合制度では、財源が参加各地方自治体からの負担金であることから、運営が参加各地方自治体の意向に左右されてしまう恐れがある。九州新広域連合の財源として、将来的には広域連合に直接交付税が交付されるようにするなど、財源問題の改善も視野に入れることとしたい。

九州新広域連合が実施を想定している施策は以下のとおりである。

- ・通訳案内士制度の廃止
(「九州アジア総合特区(仮称)」施策を継承。国から広域連合へ権限移譲後、廃止。)
- ・C I Qの人員増(直近には県職員等が研修を受けて必要に応じC I Qの事務に携われるようにする等)及び開庁時間の拡大(24時間化)
(「九州アジア観光戦略特区」施策を継承。)
- ・外国人観光客へのビザ(査証)の発行の免除
(「九州アジア観光戦略特区」施策を継承。)
- ・ビジネスジェットの誘致促進(航行許可申請期日の短縮化、着陸料や駐機料の減免)
(「九州アジア観光戦略特区」施策を継承。)
- ・九州観光行政担当者へのアジア人材の起用(外国人への公務就任権の付与)
- ・観光行政職の専門職化(新たな人事制度の構築)
- ・実績ある民間マーケティングプランナーへの観光PR事業の業務委託
- ・現地アンテナショップ開設と情報収集専任者の設置
- ・中国・韓国・台湾人など国籍の多様な人材をマーケティング担当者に迎える
- ・民間から行政トップが意見を聞く観光目安箱の設置
- ・観光PR事業の大胆な民間委託(予算・権限)
- ・現地観光行政・観光事業有力者への情報提供・パイプ作り担当者の設置
- ・海外の旅行会社へのPR等用のコンテンツ(風景の写真や動画、写真集等)
- ・観光業に携わる人材の外国語習得費用の1年間無料化
- ・著名人・芸能人の九州観光大使起用

(参考)

2010年9月に九州観光推進機構が申請した、地域活性化総合特区(仮称)である「九州アジア観光戦略特区」では、

- ① 東アジアの日常的な安近短観光特区・九州
- ② 東アジアの治療・健診・療養特区・九州
- ③ 東アジアの教育旅行・知的観光特区・九州

の3つの戦略を掲げ、C I Q体制の充実・増強や開庁時間の拡大、外国人観光客へのビザ(査証)の発行の免除やビジネスジェットの誘致促進(航行許可申請期日の短縮化、着陸料や駐機料の減免)等を提言しており、これら既存の取組みも含めた総合的な観点での観光推進を進めていくことが重要である。「地域活性化総合特区(仮称)」とは、政府が「新成長戦略」(2010年6月18日閣議決定)に基づき創設を予定している「総合特区制度」のひとつであり、地域の自立的な取組みに基づく個性ある地域の活性化及び今後のわが国全体の成長戦略の観点から新たに創設した、複数の規制の特例措置及び税制・金融・財政上の支援措置等を一体として実施する制度。この他に「国際戦略総合特区(仮称)」がある。

1-4 むすび

「観光は、ヒューマンサービス」である。日本人特有のおもてなし、九州の素晴らしい自然や食べ物を活かせる観光業は、九州を活性化させる起爆剤となる可能性を秘めている。しかし、その可能性を発揮するためには、様々な観光資源をコーディネート出来る高度人材の育成が必要不可欠であり、九州に秘められた様々なポテンシャルを発揮するためには、「PRの改善」が最優先課題である。

今回の提案は、急に観光客が増える施策とは言えないかもしれないが、長期的に見てリピーターや九州のファンを増やすためには効果があると信じている。観光旅行は、一過性のものでしかない。私たちの最終的な目的は、「九州に永く住んでもらうこと」である。そのためには、九州のファンが増えることが大変重要なことであり、その努力を続けていくことが大切であると考えます。

2 留学・学術研究

日本の労働力人口は、長期的に減少する傾向にあり、増加に転じる見込みはない。日本人をターゲットに高度人材の選抜・活用をしていたのでは、自ずと高度社会を担う人材は減り、九州の活力は低迷の一途を辿ることとなる。

将来に渡って九州の活力を維持・向上させていくためには、日本人に拘ることなくグローバルな視点から世界市場の人材をターゲットとして、いかにして海外高度人材を九州に呼び込み、生活拠点として定着をしてもらえるかという視点での対応が必要となっている。

本章では、海外高度人材が九州で定着するための入り口として大きな役割を果たす「九州への留学」と、産業面をはじめ様々な分野に好影響を与える「研究職」の人材の獲得について、現状と課題を再確認するとともに課題を突破する施策について述べる。

2-1 留学・学術研究への取組みの現状

2-1-1 日本の取組み

日本を世界に開かれた国とし、アジア、世界との間のヒト、モノ、カネ、情報の流れを拡大する「グローバル戦略」を展開する一環として、2020年（平成32年）を目途に、現在の約3倍となる30万人の留学生受入れを目指す「留学生30万人計画」が2008年7月に政府で決定された。

また留学生を惹きつける魅力ある大学づくりを目指して、国際化の拠点となる大学を選定し重点的な育成を行う「国際化拠点整備事業（グローバル30）」が2009年から実施されている。

学術研究への取組みとして、政府は2008年度より世界トップレベル国際研究拠点形成推進プログラム（以下、「WPI」という。）を開始した。高いレベルの研究者を中核とした世界トップレベルの研究拠点形成を目指す構想に対して集中的な支援を行い、システム改革の導入等の自主的な取組みを促すことにより、第一線の研究者が是非そこで研究したいと世界から多数集まってくるような、優れた研究環境と極めて高い研究水準を誇る「目に見える研究拠点」の形成を目指すこととしている。同年度に5拠点（東北大学、東京大学、京都大学、大阪大学、物質・材料研究機構）が採択され、その後、低炭素社会への貢献が期待される環境領域で、新規1拠点の拡充を図るための公募で九州大学が採択され、計6拠点が採択されている。

高度人材の受入れという観点では、外国人高度人材※の受入促進に資する必要な施策を検討することを目的として、2008年7月に内閣官房長官の下に「高度人材受入推進会議」が設置され、2009年5月に「外国高度人材受入政策の本格的展開を」と題する報告書がとりまとめられた。

※「経済財政改革の基本方針2008」（2008年6月27日）では、受入れを促進すべき「高度人材」に関して、参考として、専門的、技術的分野の在留資格（出入国管理及び難民認定法上、就労が可能な在留資格のうち、教授、芸術、宗教、報道、投資・経営、法律・会計業務、医療、研究、教育、技術、人文知識・国際業務、企業内転勤、技能）を例示している。

2-1-2 九州の取組み

九州においては、九州大学が上述の「国際化拠点整備事業（グローバル30）」に九州で唯一採択されている。次期中期目標・計画では、「アジア諸国との歴史的つながりや地理的近接性を活かした世界的研究・教育拠点」として、次の100年に向けて知の新世紀を拓くべく、教育、研究、診療等の諸活動を展開する」ことを掲げ、この目標に向け、英語による教育課程の整備・充実、留学生受入数の増加、外国人教員の増加などを実現していくこととしており、「留学生を惹きつける魅力ある大学づくり」を加速させ、アジアを代表する世界的研究・教育拠点大学としての機能のさらなる強化を目指している。

学術研究では、九州大学の「カーボンニュートラル・エネルギー研究拠点」が「WP I」に採択され、イリノイ大学と連携して、国内外の多くの科学者が異分野融合研究を展開できる環境を提供するとともに、これまであまり例のない外国人拠点長（米国イリノイ大学ペトロス・ソフロニス教授）を九州大学に迎え、そのリーダーシップにより、九州大学だけでなく、日本の大学の研究システムを変革するモデルとなることを目指している。

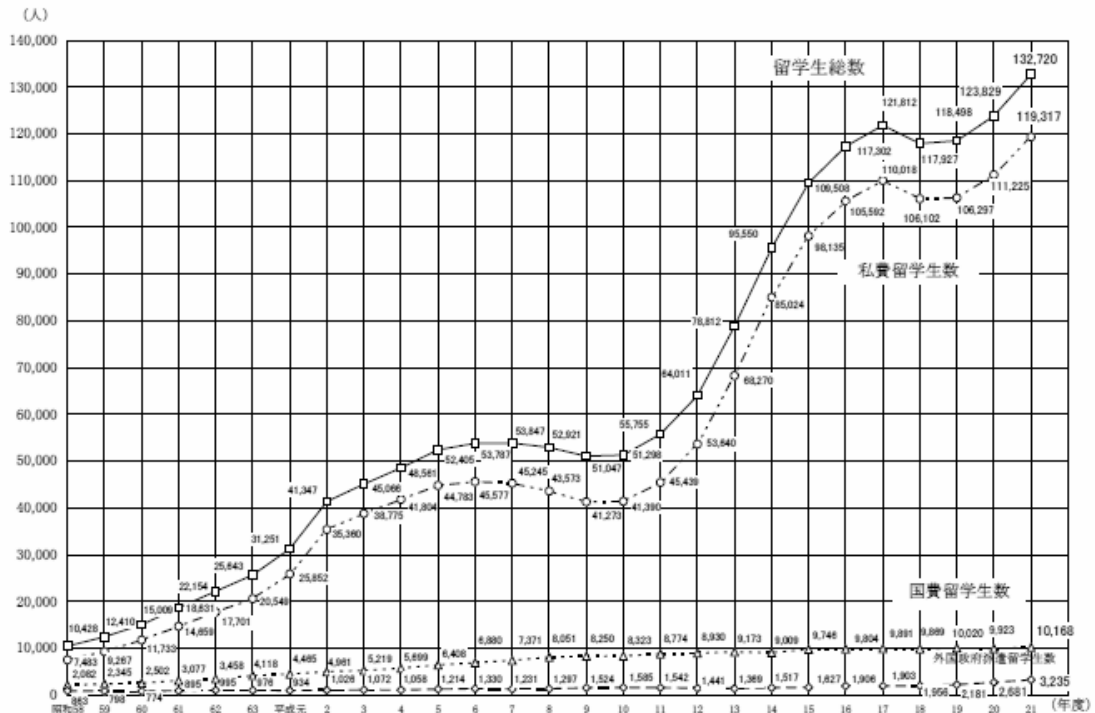
2-2 留学・学術研究の現状と課題

2-2-1 留学生の受入れ状況

近年の留学生受入れは、文部科学省の国際化拠点整備事業「グローバル30」等の取組みにより、九州における留学生を含め、全国の留学生は増加の一途を辿っている。

特にアジアからの留学生が多く、福岡県や九州大学の留学生数を見ると特に中国からの留学生が多くを占めている。アジア地域からは日本、特に九州が地理的にも近いということとで九州へのアジアの留学生も増加している傾向にある。

全国の留学生数推移



(出典：独立行政法人日本学生支援機構ホームページ)

都道府県別留学生

		H20.5.1 (比率)		H21.5.1 (比率)	
全 国		123,829	(100%)	132,720	(100%)
九 州		13,693	(11.1%)	15,140	(11.4%)
(内訳)	福岡	6,613	48.3%	7,578	50.1%
	佐賀	398	2.9%	406	2.7%
	長崎	1,418	10.4%	1,655	10.9%
	熊本	743	5.4%	793	5.2%
	大分	3,965	29.0%	4,147	27.4%
	宮崎	122	0.9%	148	1.0%
	鹿児島	434	3.2%	413	2.7%

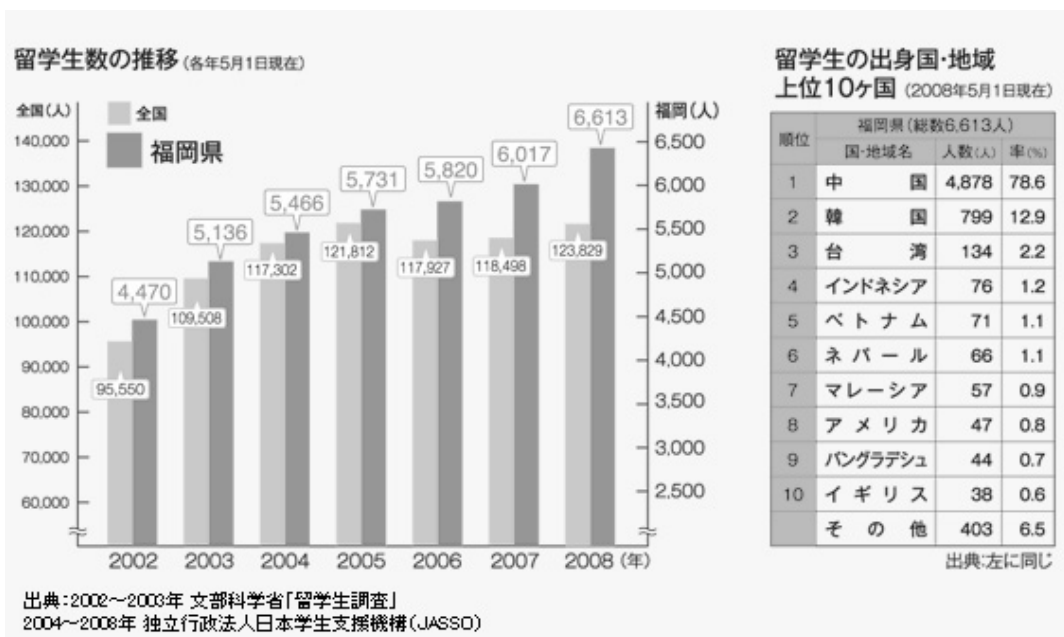
(出典：独立行政法人日本学生支援機構ホームページ)

留学生受入れ数の多い大学（2009年5月1日現在の在籍者数）

学校名	留学生数
早稲田大学 (私立)	3,114人 (2,608人)
立命館アジア太平洋大学 (私立)	2,786人 (2,644人)
東京大学 (国立)	2,473人 (2,388人)
筑波大学 (国立)	1,522人 (1,337人)
大阪大学 (国立)	1,509人 (1,439人)
九州大学 (国立)	1,509人 (1,292人)
京都大学 (国立)	1,407人 (1,335人)
国士舘大学 (私立)	1,345人 (1,356人)
東北大学 (国立)	1,344人 (1,214人)
名古屋大学 (国立)	1,344人 (1,214人)
大阪産業大学 (私立)	1,284人 (1,297人)
立命館大学 (私立)	1,230人 (1,119人)
拓殖大学 (私立)	1,195人 (1,046人)
東京工業大学 (国立)	1,149人 (1,092人)
日本大学 (私立)	1,091人 (1,048人)
慶應義塾大学 (私立)	1,053人 (933人)
神戸大学 (国立)	1,043人 (1,011人)
北海道大学 (国立)	990人 (864人)
広島大学 (国立)	978人 (842人)
千葉大学 (国立)	957人 (878人)
福岡経済大学 (私立)	833人 (522人)
横浜国立大学 (国立)	804人 (772人)
明治大学 (私立)	786人 (674人)
帝京大学 (私立)	758人 (953人)
北陸大学 (私立)	758人 (626人)
明海大学 (私立)	732人 (652人)
敬愛大学 (私立)	720人 (712人)
上智大学 (私立)	675人 (625人)
東京国際大学 (私立)	666人 (665人)
岡山大学 (国立)	627人 (605人)

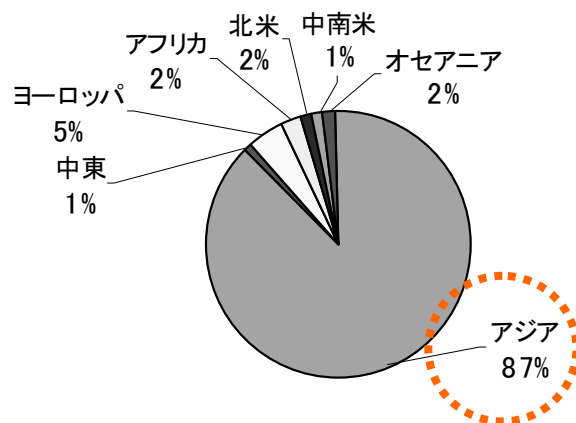
()内は平成20年5月1日現在の数

(出典：独立行政法人日本学生支援機構ホームページ)

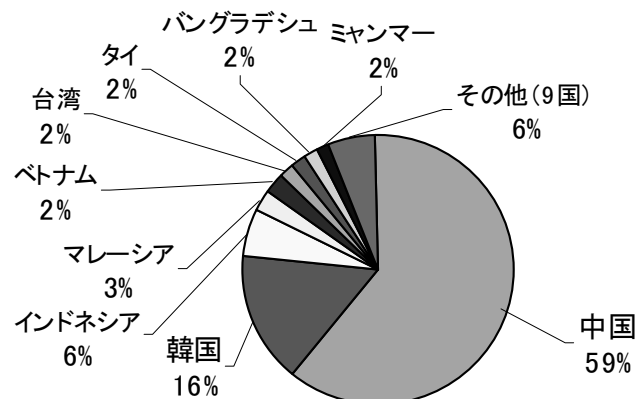


(出典：福岡県留学生サポートセンターホームページ)

九州大学の地区別留学生比率



九州大学のアジア地域出身国別留学生比率



(出典：九州大学概要 資料編(2010年度版))

また私費外国人留学生に対する日本の大学等への入学選考試験の一環として 2002 年から「日本留学試験」を実施している。試験は毎年 6 月と 11 月の 2 回、日本国内 16 都市と、海外ではアジア地域を中心に 16 都市で実施している。

※会場：日本国内 16 都市

国外〔実施国・地域（実施都市）〕

インド（ニューデリー）、インドネシア（ジャカルタ、スラバヤ）、韓国（ソウル、プサン）、シンガポール、スリランカ（コロンボ）、タイ（バンコク）、台湾（台北）、フィリピン（マニラ）、ベトナム（ハノイ、ホーチミン）、マレーシア（クアラルンプール）、ミャンマー（ヤンゴン）、モンゴル（ウランバートル）、ロシア（ウラジオストク）

試験科目は「日本語」、「理科」、「総合科目」、「数学」で、試験問題の出題言語は「日本語」と「英語」がある。受験者は、この中から受験予定の大学等が指定する科目及び出題言語を選択のうえ、受験する。日本留学試験を私費外国人留学生の入学選考に利用する大学の中には、大学が個別に実施する入学試験を受験することなく、日本留学試験の成績と高等学校の成績等で入学許可を行う大学もある。従って、このような大学に出願すれば、日本に来ることなく自国にしながら入学を希望する大学の入学許可を受けることができる。

留学生試験受験者数の推移

●国内実施外国人受験者数

	0 内は 国・地域数	中国	韓国	台湾	ベトナム	タイ	スリランカ	インドネシア	モンゴル	ネパール	マレーシア	シンガポール	ミャンマー	インドネシア	インド	フィリピン	スリランカ	ロシア	ベトナム	アメリカ	他	合計	
'09	第1回(58)	13,954	1,550	307	367	78	50	82	71	278	63	1	162	29	9	13	11	2	9	7	23	158	17,224
	第2回(76)	15,516	2,193	410	461	72	64	77	99	313	133	9	135	25	10	15	21	1	11	9	26	227	19,827
'08	第1回(59)	11,241	2,106	374	371	89	52	126	47	184	54	4	147	35	22	16	8	0	10	3	14	206	15,109
	第2回(70)	12,950	2,974	579	438	121	68	114	68	266	137	13	128	33	18	16	20	1	14	5	25	288	18,276
'07	第1回(51)	10,343	1,682	383	333	245	149	87	63	275	29	1	86	84	28	15	9	1	13	8	21	115	13,970
	第2回(67)	11,590	2,752	581	417	260	126	108	70	233	85	5	97	58	32	25	16	3	13	7	24	312	16,814
'06	第1回(56)	10,243	1,413	324	322	76	132	94	53	256	37	4	94	56	22	22	1	1	15	4	17	90	13,276
	第2回(68)	11,514	2,207	485	373	96	167	99	72	290	72	7	108	54	21	20	2	4	17	6	20	152	15,786
'05	第1回(57)	7,923	1,378	252	255	190	149	75	22	196	24	1	62	39	6	13	7	2	10	5	7	198	10,686
	第2回(70)	18,209	1,864	418	213	85	101	113	86	111	84	4	73	70	12	18	12	5	14	12	16	125	14,840
'04	第1回(47)	13,960	1,066	192	152	78	64	73	74	82	28	1	51	36	4	9	7	1	8	5	7	198	15,691
	第2回(58)	18,209	1,864	418	213	85	101	113	86	111	84	6	73	70	12	18	12	5	14	12	16	125	21,641
'03	第1回(47)	10,182	873	173	67	45	38	36	32	30	26	2	19	13	12	6	3	3	8	3	8	24	11,633
	第2回(61)	17,073	1,815	403	160	80	80	75	46	54	153	6	60	48	14	5	9	5	15	5	13	101	20,270
'02	第1回(35)	5,988	779	162	38	37	8	19	5	7	28	—	9	7	1	1	3	3	1	1	3	23	7,123
	第2回(60)	14,409	1,853	439	112	87	75	92	45	18	177	5	43	34	1	13	17	14	12	14	11	95	17,566
'01	試行試験	2,590	363	146	38	61	12	20	13	2	71	8	19	7	—	6	4	5	3	3	3	43	3,414
	—35																						

（出典：独立行政法人日本学生支援機構ホームページ）

●海外実施受験者数

○内は都市数		インド	インドネシア	韓国		シンガポール	スリランカ	タイ	台湾	フィリピン	ベトナム		マレーシア	ミャンマー	モンゴル	ロシア	合計	
		ニューデリー	ジャカルタ	スラバヤ	ソウル	釜山	コロンボ	バンコク	台北	マニラ	ハノイ	ホーチミン	クアラルンプール	ヤンゴン	ウランバートル	ウラジノオスト		
'09(16)	第1回	13	343	100	1,673	483	13	28	76	1,001	3	42	150	160	53	90	9	4,237
	第2回	39	128	57	1,688	519	17	8	84	148	2	62	103	164	—	80	9	3,108
'08(16)	第1回	15	85	99	1,576	474	13	—	74	1,019	5	57	168	200	44	82	6	3,917
	第2回	17	249	98	1,603	491	17		90	165	9	45	89	214	44	95	8	3,234
'07(16)	第1回	11	100	77	1,139	322	14	45	81	1,151	5	86	147	196	40	78	4	3,496
	第2回	7	162	36	1,388	430	15	25	62	170	8	48	108	210	41	62	9	2,781
'06(16)	第1回	26	147	89	884	245	18	35	75	1,218	4	37	73	30	76	68	7	3,032
	第2回	5	131	55	912	257	15	23	60	138	16	92	42	193	63	53	5	2,060
'05(16)	第1回	2	143	58	528	155	9	12	73	1,331	12	44	58	33	75	51	12	2,584
	第2回	12	252	48	755	253	6	6	73	169	12	48	38	217	80	38	6	2,010
'04(12)	第1回	—	161	93	340	88	10	—	201	1,142	7	34	63	39	—	52	—	2,268
	第2回		210	84	296	115	9		126	181	6	41	21	37		37		1,297
'03(12)	第1回	—	151	107	290	121	9	—	90	1,014	70	24	—	42	—	43	—	1,901
	第2回		428	74	218	115	5		72	182	15	44	57	28		28		1,307
'02(10)	第1回	—	55	25	179	60	8	—	9	72	29	54	—	41	—	—	—	532
	第2回		234	90	176	115	9		27	110	7	41		91				900
'01(10)	日本語	—	2	16	102	71	2	—	2	79	2	17	—	179	—	—	—	472
	英語		27	16	2	0	6		82	0	25	0		18				176

(出典：独立行政法人日本学生支援機構ホームページ)

現在、日本留学試験は日本語と英語の二カ国語のみであるが、中国人と韓国人が受験者の大半を占めている状況であることから、新たに「中国語」と「韓国語」で出題する方針も検討されている。受験者数の9割弱を占める中国と韓国に配慮することで、さらに両国から多くの留学生を呼び込み、留学生30万人計画を早期に実現する狙いである。

2-2-2 留学生の受入れの課題

留学生数は増加傾向にあるものの、留学する学生・受け入れる大学や地域の双方において、依然として以下の課題を抱えている。

(1) 留学する学生の課題

日本留学が、明確なインセンティブがなく、不明確であることが課題である。日本語が話せるようになることで将来の仕事にアドバンテージとなるのではないかという漠然としたキャリアパスを想定しつつ、日本を留学先に決めている状況がある。

また、ビザの取得も課題である。現在の留学生増加のほとんどを占めている中国人留学生に焦点を当てると、入学試験を受けるための短期ビザ（査証）を取得するには日本にいる身元保証人が必要であり、大学の先生が個別に対応するため負担となっていること、中国人留学生の親族が来日する際には、身元保証（保証人、招聘状や日程表等の提出）が必要であり、短期ビザの発行が実質的に困難であるなど課題がある。

その他、大学院受験の準備期間として研究生としての留学が増加しているが、交通機関の内規により学割が適用されないことによる費用面での負担や、資格外活動の制約（週28時間）、アルバイトは日本語ができないと雇ってもらえないことが多く、アルバイトによる生活費用の工面が困難、不動産賃借のためには連帯保証人が必要等の課題がある。

(2) 受け入れる大学の課題

地方入国管理局の申請取次制度（大学側が申請人に代わって申請書等の提出）の事務手続きや、除籍者・退学者・所在不明者の定期報告、資格外活動許可違反防止に係る指導を大学側で行っており負担となっている。入国審査官による審査は一定のガイドラインはあるものの、審査官の裁量によるところが大きく、個別対応が必要となっていることも負担の要因の一つとなっている。

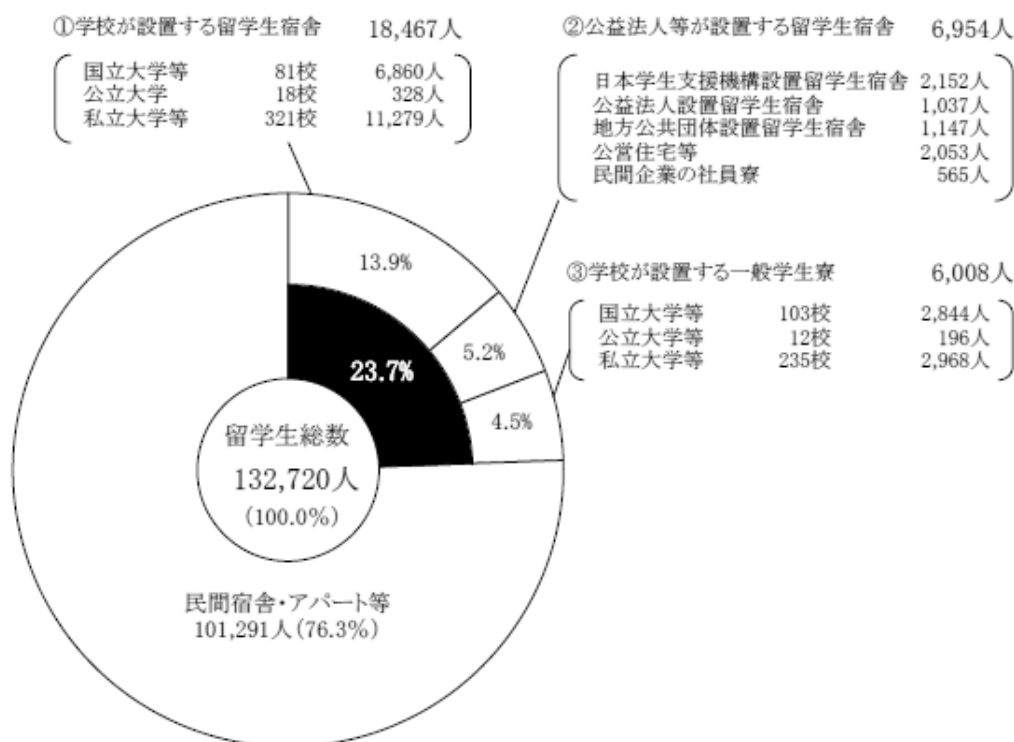
留学生の日本での生活に当たっては、地域社会と協調できるように生活面での指導を大学側で実施する必要があるほか、近年、留学生が増加しているが、宿舍（寮）の不足傾向が続いている。また、留学生が寮を出るための不動産賃借には、敷金・礼金などの一時金や保証人が必要で障壁となっている。これらの留学生のサポートは、留学生サポートセンターのほか、各キャンパスに専任者を配置するなどの相談窓口を設置して留学生を支援しているものの、メンタル面の相談（学業、人間関係）や金銭面の相談など増え続ける留学生の相談ニーズへの対応体制は十分でない。また、留学生の同窓会組織の体制が未整備で、留学生OBを含むネットワークが貧弱であるという指摘もある。

その他、海外高度人材の就職に至るまでの取組みが十分にできていないなどの課題も挙げられている。

留学生宿舍の状況（2009年5月1日現在）

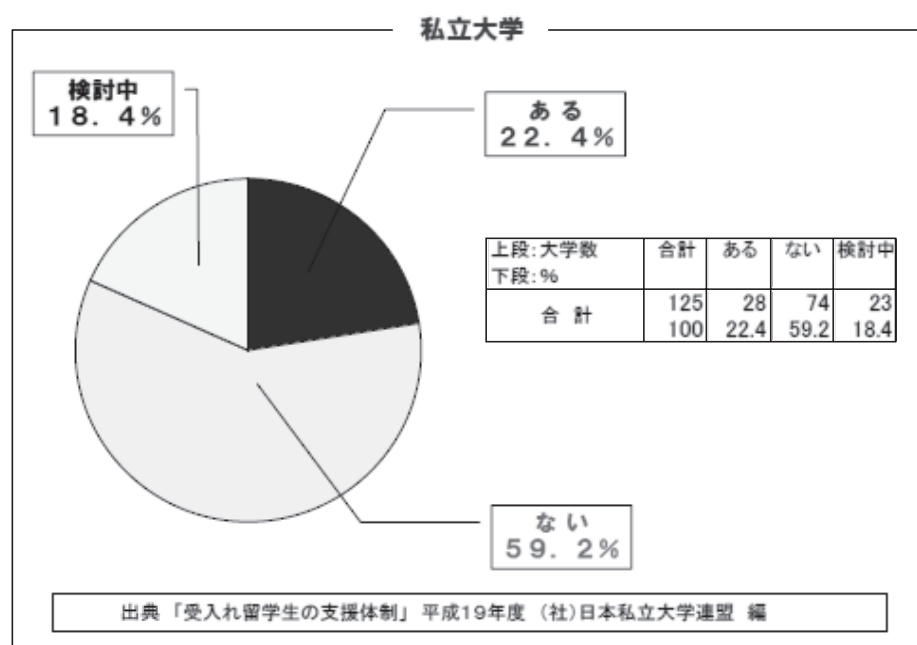
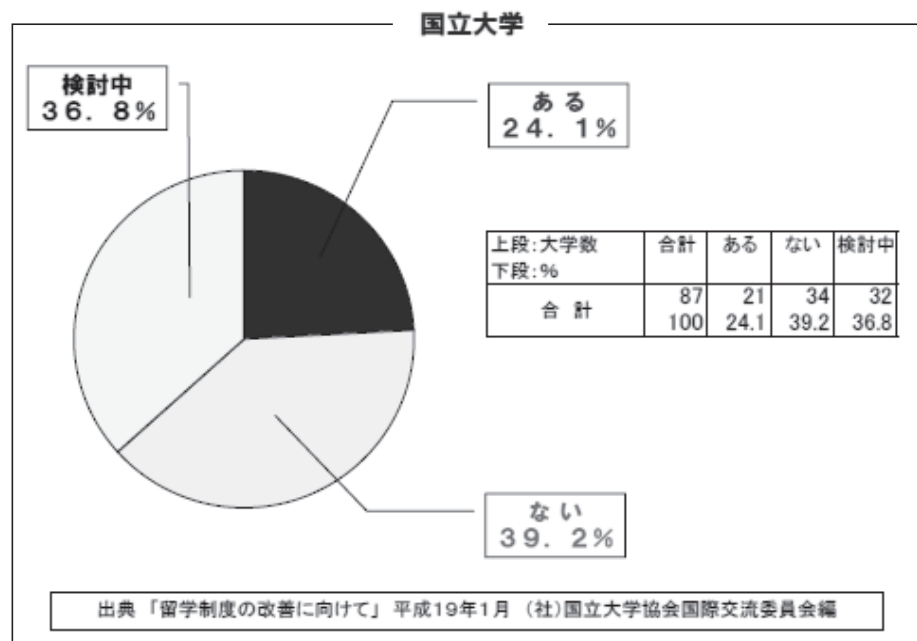
○留学生総数 132,720人（前年度比 8,891人増）

○公的宿舍入居留学生数 31,429人（前年度比 1,283人増）



（出典：独立行政法人日本学生支援機構）

大学における留学生の同窓会組織の現状



九州大学における同窓会組織の例

九州大学	韓国	在韩国九州大学同窓会(1948年頃設立)
	中国	在中国九州大学同窓会(2004年設立)
	インドネシア	在インドネシア九州大学同窓会 (2006年設立)

※ 九州大学については上記組織のほか、海外オフィス(ロンドン・カリフォルニア(シリコンバレー)・ミュンヘン・ソウル・北京・バンコク)やブランチオフィス(ソウル大学・ガジャマダ大学)があります。

(参考)平成18年度 全国国立大学法人留学生センター長
及び留学生課長等合同会議承合事項より

(3) 受け入れる地域の課題

受け入れる地域には、多様性を受け入れて他文化と共生するための国際理解の不足があり、不法就労や外国人犯罪増加の懸念などの先入観を抱いているといった課題もある。日本人の特性として、言葉による意思疎通を優先して考えるあまり、積極的な交流を望まない傾向にある。日本人は日本語の高度な表現や日本独特の習慣を念頭にした常識概念を用いてお互いを理解し行動をする文化を持っており、時には「あうん（阿吽）の呼吸」でお互いが言葉を交わすことなく行動することすらできるが、外国人との意思疎通には向いているとはいえない。

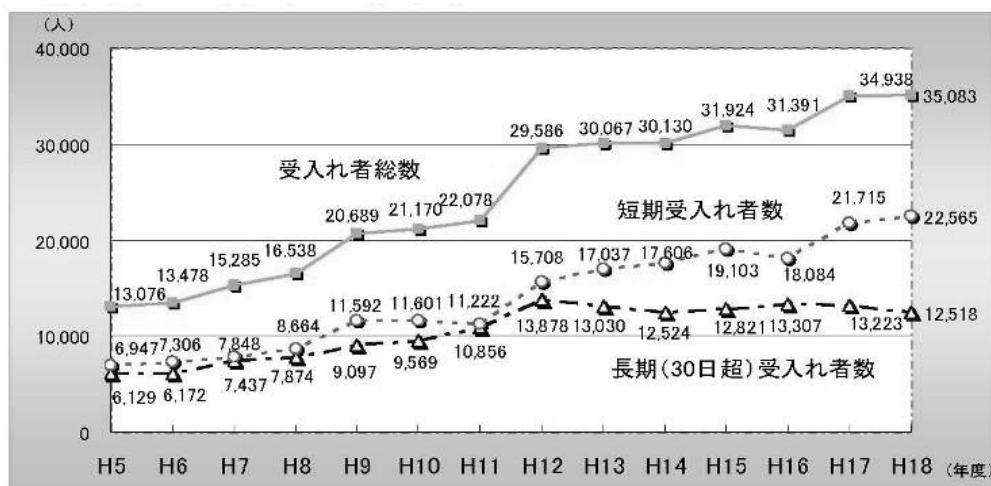
2-2-3 研究者の受入れ状況

近年、外国から日本へ受け入れた研究者総数は増加（29,586 人⇒41,251 人）しているものの、期間別に見ると、30 日超の長期はほぼ横ばい（13,878 人⇒13,381 人）で推移しており、30 日以内の短期が大きく増加（15,708 人⇒27,870 人）している。

日本から外国へ派遣された研究者総数も増加（112,372 人⇒136,022 人）しているものの、期間別に見ると、長期は半減（7,674 人⇒3,739 人）しており、短期が増加（104,698 人⇒132,305 人）している。

※研究者数は、全て 2000 年度と 2009 年度の実数である。

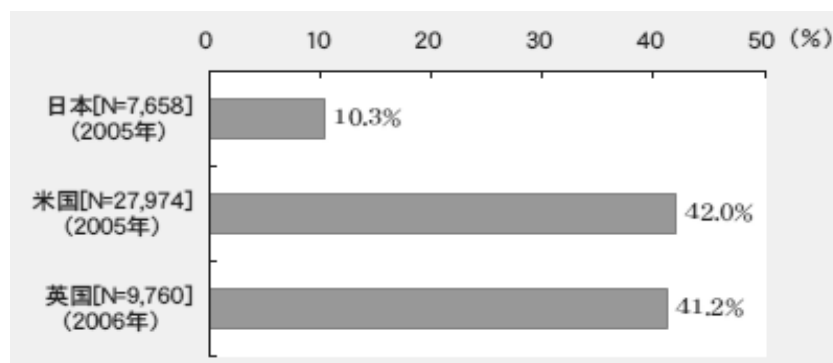
期間別受入れ研究者数（短期・長期）



(出典：文部科学省「国際研究交流の概況（平成 18 年度）」)

外国人研究者・理工系学生の受入れ状況について、主要国の科学工学系博士号取得者に占める外国人学生の割合では、米国 41.2%（2005 年）、英国 42.0%（2006 年）に対し、日本は 10.3%（2005 年）と低い水準にとどまっている。

主要国の科学工学系博士号取得者に占める外国人学生の割合



注) 軸項目中の「N」は科学工学系の博士号取得者の総数を示す。

(出典：文部科学省「平成 20 年版科学技術白書」)

また、日本の研究者総数に占める外国人研究者の割合は、2005 年（平成 17 年）末現在で 1.3 パーセント（注 1）と少なくなっているのに対し、米国における博士号を有する科学者・技術者数に占める外国人の割合は 11.3 パーセント（注 2）である。大学教員（本務者）の外国人割合については、日本が 2006 年度（平成 18 年度）に 3.5 パーセント（注 3）であったのに対し、米国では外国生まれの大学教員（常勤、博士号取得者）が 2003 年には 22.3 パーセント（注 4）となっているなど、日米の外国人研究者の受入れ・活用状況に大きな差異が見られる。

（注 1）科学技術政策研究所「科学技術指標—第 5 版に基づく 2007 年改訂版—」

（注 2）科学技術政策研究所／株式会社三菱総合研究所「基本計画の達成効果の評価のための調査
「主要な科学技術関係人材育成関連プログラムの達成効果及び問題点」（2005 年 3 月）

（注 3）文部科学省「平成 18 年度学校基本調査」

（注 4）NSF「National Science Indicators 2006」Appendix table 5-30

2-2-4 外国人研究者の取込みへの課題

世界各国は優秀な外国人研究者を自国に定着させる施策を講じている。日本でも、優秀な人材を確保するには、広く世界に目を向け、国際的な人材及び研究のネットワークを築くとともに、海外から優秀で多様な人材を取り込むことが急務である。そこには、「呼び寄せ（きっかけづくり）」、「滞在」、「定着」の3つの視点において課題があると考えられる。

「呼び寄せ（きっかけづくり）」については、魅力のある研究環境やオリジナルの研究分野が不足していることによって、結果的に魅力的なキャリアパスが不足しているという課題が挙げられる他、そもそも海外の研究者へ、日本の現状についての発信力が不足しているということも指摘されている。

また、外国人研究者は、来日して研究を行うには、当然日本に「滞在」することになるが、滞在する研究者への支援体制の不整備は以前から指摘されているところである。例えば、研究者を受け入れる大学の事務体制が国際化に対応できていない他、活動が大学だけに限られており、研究以外の生活についての魅力が不足している。また、研究者自身の生活だけでなく、住居や医療環境など、家族の生活環境や、子弟の教育環境の整備がなされていないことも課題である。

2-3 提言

2-3-1 九州全体での一元的な留学生支援体制の構築

留学生の更なる増加と九州での定着を促進し、これからの九州を担う人材の宝庫とするためには、留学生の受入れ課題を解決するとともに、留学生を巻き込んだ地域活性化が欠かせないが、地域の実情に応じた弾力的な留学生の受入れ促進や地域での高度人材としての活用（地域への定着）は容易ではない。九州においては、今後もアジアからを中心として留学生の増加が見込まれることから、その実情に合わせて特にアジア留学生受入れの課題対応を主眼とした施策の実施を実現できる仕組みの構築が不可欠である。

(1)「九州国際サポートセンター」

そこで、九州の特性を踏まえ、一元的な対応を効果的に実施する観点から、「九州国際サポートセンター」設置を提案する。九州国際サポートセンターでは、主に以下の7つの観点から支援を行う体制を構築することとし、将来的には入国管理に係る権限等を「九州新広域連合」へ移譲した後、運用の受け皿とすることを想定している。

① 在留資格手続きの簡素化・一元化

在留資格認定証明書（短期、留学）の発行、資格外活動許可、外国人登録、国民健康保険への加入の各業務代行を「九州国際サポートセンター認定企業（行政書士事務所等）」に独占業務として委託するとともに、身元保証代行企業の保険制度（民間保険会社と提携）を運営し、九州国際サポートセンター認定企業（行政書士事務所等）が保証人、招聘人として責任を負える仕組みを構築する。

その他、九州国際サポートセンターでは留学生の在籍・在留管理を一元的に実施することとし、在留資格審査と在籍・在留管理のためのオンライン・システムをセンターと認定機関に整備する。

② アルバイトの斡旋

地域でのアルバイトを地域のジョブマーケットを斡旋する民間企業と共同して斡旋する他、海外交流事業等のサポートや海外市場調査支援など企業と連携したアルバイトを発掘、紹介する。

③ 就職活動の支援

留学生のスムーズな就業を推進するため、外国人留学生のみを対象とした企業による就職説明会の実施を支援するなど、「企業」・「大学」・「九州国際サポートセンター」の3者の連携による留学生の就業支援を行う。

④ 留学生生活支援金の貸付業務の運営

国民健康保険料の助成、生活資金、住宅費用の一時金などの資金貸し付けを実施する。

⑤ 留学生OBを中心とした公的リクルート団体の運営

留学生の海外(現地)でのリクルート活動を通して多くの留学生を呼び込むとともに、個々人に応じた九州留学のキャリアパス(インセンティブとなる目的)設定を支援する。また、留学生OBによる現地日本語教育スクールの運営支援を行うなど、九州留学に向けたハードルを下げるための取り組みを行う。

⑥ 留学生選抜大学入試センター試験の創設

海外(現地)での九州域内大学共通の留学生選抜入試の共通試験の実施することとし、共通試験の結果と九州域内の各大学の特色とする判定基準によって入学資格を与える。

⑦ その他

・留学生同窓会組織の運営

各大学に設置されている同窓会組織を九州国際サポートセンターに一元化し、各大学の留学生ネットワークを構築するとともに、一元的なサポート体制を整備する。

・地域教育支援制度(活動支援金の助成業務)

町内会等の地域単位での日本語教育や地域での留学生支援活動に一定の費用を助成する。

・各大学での留学生サポーターやカウンセラー業務の運営

各大学にサポーター(学生アルバイト)や専門家(キャリアカウンセラー)を配置する。

・留学生地域委員会の運営(留学生への地域参加機会の創出と推進)

各町内会との関係を深め、地域のニーズや困りごとを把握し、地域事情に応じた留学生の受入れ体制を整備する。また、外国人をお客さまとして扱うことなく(「お客さまをおもてなしする心」でなく)、地域の一員(隣人・仲間)として迎え、多様な文化への理解や行動ができるように説明会・交流会等を通して外国人共生社会の実現に向けた意識改革の活動を行う。その他、地域社会の個々の実情に応じた留学生の活用(留学生の若者力を活用した地域活性化)や、地域の子供たちの国際化を目指した地域社会での留学生の活用(地域の子供たちの国際人材への育成を目指した留学生の活用など)、留学生と地域住民との私設パトロール隊による地域巡回(不法就労や外国人犯罪の未然防止)等を行う。

2-3-2 留学支援体制のさらなる強化（規制の撤廃と権限の獲得）

九州国際サポートセンターの設置により、九州全体での一元的な留学支援体制の構築を図るが、真の一元化を行うには、現在、国が実施している規制の撤廃や権限の獲得（移譲）を求める必要がある。

そこで、将来的に「九州新広域連合」※1において留学生及び親族に関する短期・留学等のビザ（査証）の発行業務について国（入国管理局）から権限の移譲を受け、九州国際サポートセンターを申請窓口として在留資格審査・ビザ（査証）発行業務を実施することとする。また、総合特区制度を活用した「九州アジア総合特区」※2を設置し、ビザの認定期間を、学業の期間に応じて所要期間の認定とすることを可能とする。さらに、租税条約によって所得税がかからない留学生や教授の免税手続きについて、九州国際サポートセンターにて対応できるようにすることで、一元的な支援を可能とする。

※1「九州新広域連合」については、「1-3-4 九州全体でのマーケティングとPR推進体制の構築」（P29）を参照。

※2「九州アジア総合特区」については、「1-3-2 「九州アジア総合特区」による「通訳案内士制度」の規制緩和」（P28）、「3-2-1 事業基盤の構築を目的とした「高度人材の確保」（P52）、「3-2-2 「企業」と「高度人材」を呼び込む」（P54）、「3-2-3 外国人の定住化促進のための「環境整備」」（P56）を参照。

2-3-3 魅力ある学術研究機関の整備

九州にアジアの多くの優秀な人材が定着するためには、まず、動機づけを整備し、魅力的にすることが重要と考えられる。外国人研究者などの流入が増加し、そこにニーズが生まれることで、企業主導などにより、住居や教育など、外国人の生活環境が向上し、その結果、多くの人材が集っている状況となることで、さらに企業の目が外国人に向き、ジョブマーケットの拡大につながっていくことが想定できる。

そこで、九州全域での情報発信力と研究力の向上を目的とする「九州立大学」の設置を提言する。

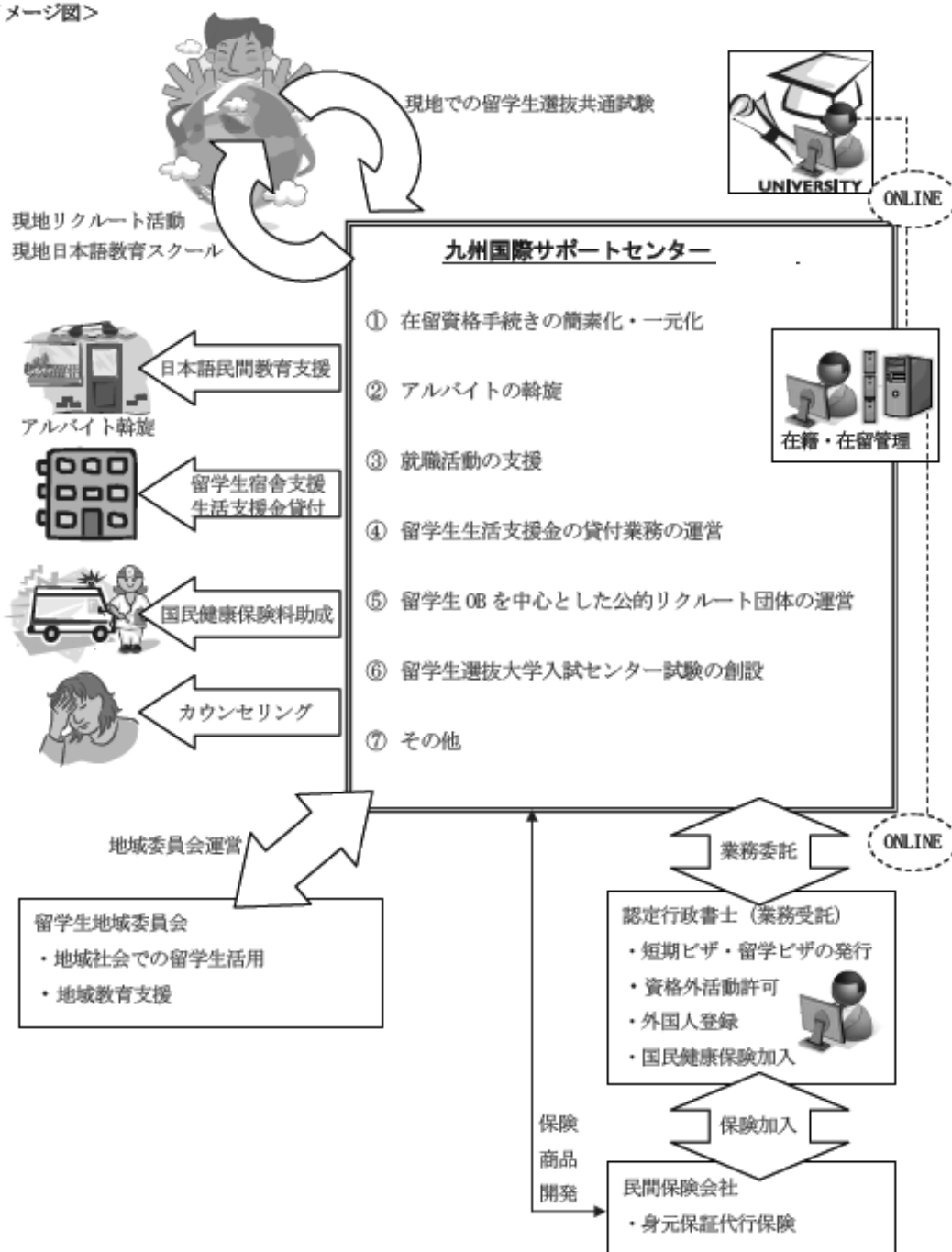
九州立大学は、現在、九州にある10国立大学（九州大学、九州工業大学、福岡教育大学、佐賀大学、長崎大学、熊本大学、大分大学、宮崎大学、鹿児島大学、鹿屋体育大学）と9公立大学（北九州市立大学、福岡県立大学、九州歯科大学、北九州市立大学、福岡女子大学、長崎県立大学、熊本県立大学、大分県立看護大学、宮崎公立大学、宮崎県立看護大学）をひとつにまとめ、現在、九州各県に存在するこれらの大学は、九州立大学の地方キャンパスとして位置付け、学部制の維持など、各キャンパスにおける特徴や自立性を担保する仕組みとする（（例）熊本大学→九州立大学熊本校）。

九州の国公立大学がそれぞれの得意とする分野を持ち寄り、一つにした九州立大学を設置することにより、情報発信の一元化による九州としての情報力向上（九州立大学のブランド化）や重複投資を減らすことによる研究費の集中投下、研究の効率化による研究力向上を図る。各キャンパスに重点研究分野を設定し、効果的に研究を行う体制とすることで国内外の煩雑な事務手続は本校で一括して行うなど、定型業務の標準化・一元化を行うことにより、スタッフの集約や人員配置の適正化を行う一方、海外からの研究者担当の英語専門職員を増員する等のサポート体制の整備等サービスレベルの向上を図る。

「九州国際サポートセンター」を土業の専門家も加わった外国人研究者及び留学生のワンストップ窓口と位置付け、永住権付与条件や配偶者の就労ビザ・更新手続きを容易化する。

また、九州立大学は、九州立の学術研究機構と位置付け、私立大学や国や民間の研究機関等とも連携し、大学間・研究機関間の垣根を超えて研究テーマを設定し、国の様々な研究プログラムや企業との共同研究などを機動的に獲得することを目指す。また、研究分野に幅と深みがあることから、様々な分野の学会を誘致することが可能となり、アフターコンベンションも含め、九州の魅力を存分に提供・PRにつなげることも視野に入れる。

<イメージ図>



2-4 むすび

アジアからの留学生の獲得は、将来の高度人材となりうるポテンシャルを秘めた人材獲得の手段となりうるものであり、留学時に九州で生活し、学ぶことを通じて九州を知ってもらうことで、結果として九州のファンを増やす絶好の機会となりうるものである。

また、海外の研究者（日本の研究者も含む）に九州に来てもらうことは、ただ、学術研究に従事する研究者の増加へと繋がるというだけでなく、将来的に九州に定着してもらう人材の予備軍を獲得することに他ならない。

九州に人を引き付けるためには、生活環境の整備はもちろんのこと、自身の将来へ希望が持てる魅力的な九州を実現していくことが求められているのではないだろうか。

3 ビジネス

経済大国といわれた我が国は、人口が減少に転じたことによりGDPも頭打ちとなり、世界第2位の座を成長著しい中国に明け渡そうとしている。そのような中で九州が活力ある経済を維持するためには、高度な技術革新などにより1人あたりの生産性を向上させるか、少子高齢化・人口減少という大きな流れに歯止めをかけ、労働力を確保することが現実的な選択肢であると考えられる。

そのためには、国内外を問わず、優秀な人材（高度人材）を確保することが先ず必要であり、将来的には、九州経済の活力を維持していくため、外国人労働者の受入れを検討する必要が出てくると思われる。それを進めるためには国内景気や雇用状況、将来の九州の理想像などを見据えたうえで戦略的かつ弾力的な外国人雇用への対応が求められる。そして、我が国への外国人の流入が進捗するに伴い必要な社会制度の整備はもちろんのこと、日本国の民族構成、日本人の生き方や考え方までも見つめなおす必要がある。

3-1 ビジネス分野におけるグローバル人材の受入れ

3-1-1 日本の現状

2008年秋のリーマンショック以降、デフレ基調に加えて、急速な円高・株安により、我が国の経済を牽引する自動車を中心とした輸出産業は軒並み厳しい状況下にある。その影響は雇用面にも現れ、新卒は「就職氷河期」の再来ともいわれる厳しい状況に直面し、また製造ライン縮小に伴う「派遣切り」など、雇用を取り巻く環境は厳しい状況にある。

一方、明治時代以降、人口増加基調のなかで進捗してきた我が国は、2004年の1億2,800万人をピークに人口減少時代に入りました。一国の人口の推移は、人の「出生」と「死亡」と「国際移動」の三つの要因で決まる。第2次世界大戦中から来日した、在日朝鮮、韓国人、中国人や、1990年代以降の日系ブラジル人の流入などにより、在日外国人数は年々増加しているものの、222万人で全人口の1.7%に過ぎない。その拠点は、高度人材においては東京が53%など関東地区で7割を超える一方、福岡県は1.8%、九州全体でも2.9%とその差は大きく開いており、就職先企業（外国人受入れ企業）の有無が影響していると考えられる。

3-1-2 九州における現状と課題

九州における外国人雇用については、業種などにより様々なケースが見受けられる。国内に経営基盤を有する大手企業は、外国人の採用に積極的とはいえず、日本人採用と同様の枠組みで外国人を採用し、その雇用形態（人事・賃金制度等）も日本人同様に取り扱っている。一方、ITベンチャーなど海外拠点が必要な企業は、採用に積極的な姿勢を見せており、企業によっては日本人と外国人のそれぞれの処遇を使い分ける「複線化」の形態

をとっている企業もある。

外国人雇用等について、九州内各企業に実施したインタビューでは、主に以下のような意見が聞かれた。外国人採用への見解について各企業の姿勢はまちまちであり、その背景には各業種・分野における外国人採用の即時的必要性など、各企業の経営上の思惑が垣間見える結果であった。

【九州内各企業へのインタビュー結果（概要）】

- ・外国人の雇用・処遇は日本式経営との整合を取りにくい。
- ・外国人に適用する「日本式評価、昇進等の基準」を理解されにくい。
- ・外国人に対しては複線化の制度設計をしなければ辞めてしまう。
- ・日本人とのコミュニケーション上の問題は少なからずある。
- ・積極的な外国人の行動が、日本人へ良い影響を与えることもある。
- ・中小企業においては、採用・在留期間更新手続きが煩雑で負担が大きい。
- ・入管手続きは煩雑ではあるが、雇用する企業の体力などを見極めた厳正な対応・判断は適正であり、時間がかかるのは止むを得ない。
- ・衣、食、住のうち「住」のフォローが最も大事。
- ・外国人を求めている企業が東京にしかないというのが現実。九州にはグローバル展開している会社が少なく、留学生にとっては、地縁等がなければ九州で就職する必要はない。
- ・日本人の新卒採用が低迷する現在において、あえて外国人を採用する必要性がない。
- ・国内が高コストである現時点において、海外拠点化は当然の流れであり、国内でしかも外国人を採用するという経営判断はしにくい。
- ・外国人雇用をした際に必ず年金等の社会保険料の問題が生じてしまう。
- ・大学在学中の外国人留学生に対する日本語教育の充実をお願いしたい。（日本語能力に個人差が大きい）

3-2 提言

九州が、世界的にアドバンテージを有するためには、米国のシリコンバレーのような環境を実現し、産官学一体となった高度人材の受入れ体制の確立により、国内外を問わず九州に「高度人材」を呼び寄せ、かつ、九州での定住化を促進する環境整備が必要である。必要な具体的取組みについて以下に提言する。

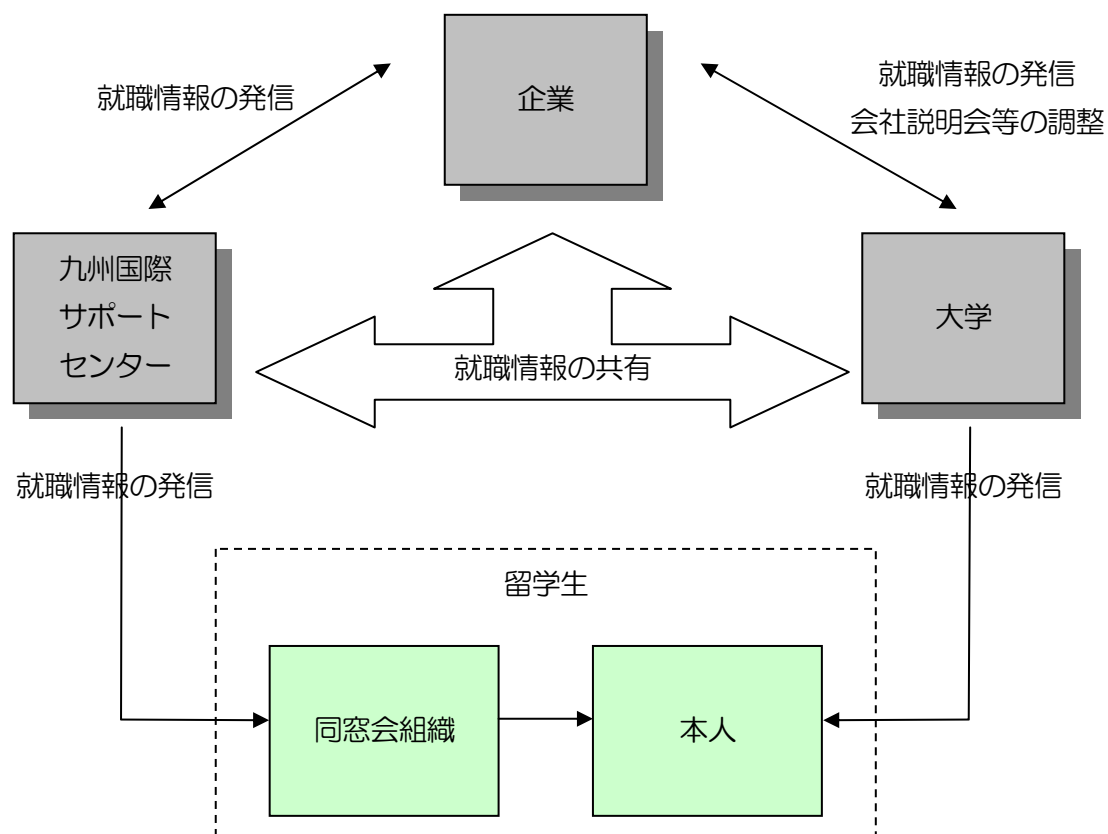
3-2-1 事業基盤の構築を目的とした「高度人材の確保」

まずは、日本国内（首都圏及び近畿圏に偏在する有能な人材の確保）はもとより海外からの有能な学者、研究家、民間人、専門家などを九州に集結させ、最先端の技術開発を可能とする環境整備を行わなければならない。特に、外国人高度人材の確保においては、必要な人材のスムーズな就業を推進することを目的に、日本語で実施されている各種職業資格試験や企業採用試験の英語による実施や外国人留学生のみを対象とした就職説明会を実

施するなど、「企業」・「大学」・「九州国際サポートセンター」の3者の連携により、留学生が就業しやすい体制を整備する必要がある。

※「九州国際サポートセンター」については、「2-3-1 九州全体での一元的な留学生支援体制の構築」(P45)を参照。

3者の連携による留学生の受け入れ体制の整備イメージ



また、企業が受け入れた外国人留学生に対する弾力的な人事運用を可能とすべく、「九州アジア総合特区」の設置により「在留資格における職種制限の緩和」を行う。

現在の出入国管理及び難民認定法で規定する在留資格において、新卒の留学生が企業に雇用される場合に適用される職種は主として技術系は「技術」であり、事務系は「人文知識・国際業務」である。それぞれには「職種制限」があり、大学で専攻した専門知識を必要とする業務でなければ従事できないため、建築学部や文学部を卒業した留学生が総務部門や経理部門などの「専門外業務」に従事することはできない。また、在留資格を取得できる外国人そのものにも制限が設けられており、「日本で従事しようとする業務に10年以上の実務経験がある外国人（ただし、大学、高等専門学校、高等学校又は専修学校の専門課程において当該技術又は知識に関する科目を専攻した期間を含む。）」といった「年数制限」も設けられている。

以上の「職種制限」や「年数制限」は、企業に硬直的で非効率な人事運用を強いるとともに、我が国にとって高度人材確保の「機会損失」にも繋がりを有する。職種制限の撤廃や外国人高度人材が大学に留学生として在籍する4年間で資格取得が可能となるような年数制限の緩和などの見直しが必要である。

その他、イギリスでは、高度人材受入れに当たり受入れ階層を5階層に分け、上位2階層の職種について基準の明確化や手続きの迅速化を図るためにポイント制を導入し、1階層は年齢・学歴・過去の年収などを点数化し75点以上は雇用契約無しでの入国を認めると共に優秀な人材には5年で永住権の取得を認めており、効果を上げている。また、ドイツでは特別な技術を有するエンジニアなどを対象に無期限の定住許可を付与している。アジアに於いても同様の取組みを実施しており、シンガポールでは税額控除の優遇措置やお隣の韓国ではビザの有効期限の延長といった優遇措置など諸規定をクリアした該当者に限り認可している。諸外国では上述の通り戦略的に高度人材の受入れ促進策を講じており、いわば過当競争に突入している。

そこで、九州においても、アジアの高度人材受入れに当たって、定住化のインセンティブとなりうる仕組みをつくるため、「九州アジア総合特区」において、九州内においてポイント制を導入し、在留資格の取得・更新・再入国手続きの簡素化・優先処理、5年の在留期間付与、最短で5年での永住権付与の優遇措置を講じることとする。

※「九州アジア総合特区」については、「1-3-2 「九州アジア総合特区」による「通訳案内士制度」の規制緩和」（P28）、「2-3-2 留学支援体制のさらなる強化（規制の撤廃と権限の獲得）」（P47）、「3-2-2 「企業」と「高度人材」を呼び込む」（P54）、「3-2-3 外国人の定住化促進のための「環境整備」」（P56）を参照。

次に受入れ後の、有能な人材に対する処遇の改善を図らなければならない。九州に経営基盤を有する一部の大手企業は、積極的に外国人採用をしてはいない。どんなに優秀な外国人でも、日本人採用と同様の枠組みで採用し、その雇用形態（人事・賃金制度等）も日本人同様に取り扱っているという例からも、九州企業において外国人高度人材を活用するための環境が十分でないことがうかがえる。

企業内における処遇・制度・慣行面を見直し、日本人・外国人（留学生含む）を問わず、能力のあるものに対しては対外的な競争力を維持するためにも、外資系並みの報酬水準とし、昇進させ、経営者に昇格できるような環境整備が必要であり、また、国内と海外との労使慣行の違いを受け止め、処遇等の「複線化」についても前向きに検討すべきである。そのためには、人材マネジメントの強化や処遇制度の改善及び受入れのための体制強化などといった「制度・環境整備を含めた戦略的な制度設計・受入促進策」を採ることが企業や大学など研究機関には求められる。

3-2-2 「企業」と「高度人材」を呼び込む

そして、九州を活性化させるために必要な高度人材の確保策として、「九州アジア総合特区」の設置により「企業誘致の環境整備」を行う。

特区では、九州外及び海外における今後成長が見込まれる分野（環境・エネルギー、観光、医療・介護、農業）の企業や事業所・工場等を九州に誘致して、これまで首都圏に集中する傾向にあった有能な人材が活躍できるフィールドをつくり、九州に引き寄せるとともに、一般人材の雇用を創出する。成長分野の企業及び高度人材を誘致することでノウハウを蓄積し、九州の対外競争力を強化することが可能となる。

また、特区では企業誘致を促進するための条件整備の一環として、九州外及び海外から新たに九州へ移転し、かつ一定の雇用を創出する企業が新設した事業所・工場等を対象に、新設後5年間に於いて不動産取得税及び固定資産税を適用除外とし、企業の設備投資を促進するとともに安定かつ持続的な経営を支援する。企業にとって不動産取得税の免除によるイニシャルコストの負担軽減と固定資産税の免除によるランニングコストの負担軽減は、企業の余裕ある資金計画と早期黒字化に大きく寄与し、企業誘致の面において大きなインセンティブを働かせる。加えて、地方自治体にとっては不動産取得税収と5年間の固定資産税収は入らないが、生み出された雇用による市町村民税や地方消費税収の増が見込まれる。

また、昨今の持たざる経営方針に従う企業がより九州の地に進出しやすく又は新規起業しやすいように九州内に存在する地方自治体、第三セクター等の所有する未利用不動産を超低額又は一定期間無償で貸し出す方策も有効であろう。未利用不動産が存する特定の場所に進出・新規起業した企業が集まることによる相乗効果で企業城下町へと発展し得るであろう。従来これらの未利用不動産はもともと固定資産税が非課税か低額となっていることから地方自治体の税収面での影響は少ない。

一方、企業誘致を促進するうえで大きな要素の一つである法人実効税率について、経済産業省は「平成 23 年度税制改正に関する経済産業省要望」において、EU 約 27%、OECD 約 26%、アジア 約 25%（いずれも、2009 年水準）であることを踏まえ、「今後 10 年間で 25%～30% の水準に引き下げる」とし、「先行して 5% 程度の法人税率を引き下げる」としている。しかしながら、競合するアジア各国は 2010 年以降更なる引き下げ（シンガポール 18%→17%、台湾 20%→17%）に動いており、もはや段階的な実効税率の引き下げを行えるような猶予はないことから、法人税についても大幅な引き下げを行い、その他の企業誘致策との相乗効果が発揮できるようにする。

地方税（不動産取得税及び固定資産税）と国税（法人税）の見直しをセットで行うことで初めて、九州が域外国内、更にはアジア諸国に対する企業等誘致における競争優位性を発揮することが可能となるのである。

※「九州アジア総合特区」については、「1-3-2 「九州アジア総合特区」による「通訳案内士制度」の規制緩和」（P28）、「2-3-2 留学支援体制のさらなる強化（規制の撤廃と権限の獲得）」（P47）、「3-2-1 事業基盤の構築を目的とした「高度人材の確保」（P52）、「3-2-3 外国人の定住化促進のための「環境整備」（P56）を参照。

3-2-3 外国人の定住化促進のための「環境整備」

日本人はもとより「外国人でも住みやすいまちづくり」を行わなければならない。医療や教育（インターナショナルスクール含む）の英語対応の充実、住宅取得・借入の支援、標識等パブリックデザインの導入等生活環境の整備、安全・安心の食生活の提供、娯楽施設の整備など、だれにでも住みやすいまちづくりを進める必要がある。特に、行政は高度人材を含めた外国人の生活環境（年金・住宅・医療・教育など）の改善を図り、「定住化」に取り組む必要がある。

3-3 むすび

冒頭で述べたように、少子高齢化・人口減少という大きな波が今、九州に向かって襲いかかっている。2005年国勢調査をもとに推計した国立社会保障人口研究所のデータによると、2010年に約1,315万人いる九州7県の人口は20年後の2030年には約1,157万人（2010年比：▲158万人、87.9%）にまで落ち込むという。そのような中で、将来に渡って九州が活力を維持していくためには「知恵」と「工夫」が必要であり、高度人材の獲得はその方策の一つであるとする。

また、九州がビジネスにおいて魅力あるエリアであるためには、他地域と同様の取り組みを行っていても埒が明かない。さまざまな取り組みにチャレンジして他地域との差別化を図り、独自性を追及していかなければならない。それも今すぐに動くことが必要である。

長期・短期のビジョンをしっかりと描き、多様性を大事にしながら、九州のもつアジアとの距離や自然など地理的優位性、技術を育む環境、知識を高める大学などの諸条件をフルに活用することが、九州の未来を明るくすることにつながる。

「誰にとっても便利に動けるまちをどうつくるか」

観光やビジネスを通じてアジアや日本各地の人々を九州に引き付けるためには、まちの魅力を総合的に高めなければならない。「魅力あるまち」を実現するための様々な要素、たとえば住宅事情、子弟の教育環境、医療水準、人の移動や物流、ビジネス環境などはいずれも重要だが、その中で私たちは特に、「交通」に焦点をあててみた。

「交通」は、人と人とがコミュニケーションを持ち、経済活動をし、社会参加をするなど、住宅や学校、病院、職場をつなぐまちのインフラであり、人が生きていくうえで欠かすことができない。住む人だけでなく海外などから訪れる人にとっても、その地域の交通がつながって「移動」しやすければ観光の面でも格段に魅力が高まり、日本人はもとより外国人も多く訪れ、定住・交流人口が増えてまちの活力の源泉となることが期待される。

ここでは、「魅力ある九州」を実現する「誰にとっても便利に動けるまちをどうつくるか」について提言する。

4 交通

4-1 交通事情の変化とこれまでの取り組み

4-1-1 モータリゼーションと公共交通ばなれ

自分の好きな時に好きなところへ行けることができる自家用車の利便性は抜群である。

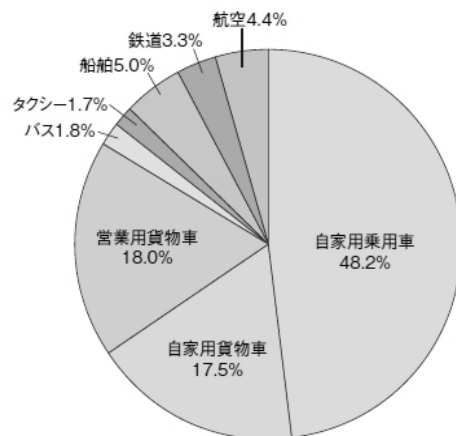
19世紀にアメリカで始まったモータリゼーションにより、自家用車は、広く大衆に普及し、人が経済活動を行い、社会を形成する上で欠かせない移動手段となった。従来、日本は、鉄道を中心とした交通政策を行っていたが、1964年の東京オリンピック直後から、高速道路の拡張や道路の舗装を増加させた。一般大衆にも購入可能な価格の自家用車の出現は、日本の生活環境・産業形態に大きな変化をもたらし、公共交通機関を使わずに移動することが容易になった。

しかし、郊外での居住が進み、自家用車で来店を前提とした大規模な駐車場を有する大型ショッピングセンターも郊外に進出したため、都市部の空洞化や商店街の衰退を招いた。また、自家用車の便利さに慣れた住民による「公共交通ばなれ」と、人口減少、少子高齢化が公共交通の利用者減少に拍車をかけ、ますます、多くの車が道路を占領し、自転車も車道から歩道へと追い込まれた。自家用車の普及は、都市部の交通渋滞などの弊害も顕著化させた。

過度の自家用車依存による公共交通の衰退は、人口減少社会において、人々の移動手段を奪うことになる。これを単なる交通事情と捉えると、コミュニケーションや経済活動、社会参加をする手段を奪われることの重大性を見落としてしまう。こうした社会の流れにより、自家用車から公共交通への移動手段の転換がクローズアップされている。また、海外からの観光客の増加など、公共交通の果たす役割は、ますます重要さを増している。

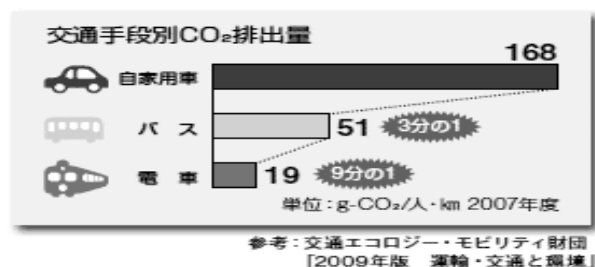
同時に過度の自動車依存は、自動車の二酸化炭素排出による環境問題を浮上させた。運輸部門の二酸化炭素の排出量に占める自家用車の割合は、全体の48.2%を占めている（2007年度）。一方、人を同じ距離輸送する際の二酸化炭素排出量は、バスが自家用車の約1/3、電車が約1/9と大幅に少ない。自家用車による移動から公共交通へのシフトは、二酸化炭素排出の抑制にも有効である。

●運輸部門の二酸化炭素排出量（輸送機関別）2007 年度



出典) 国土交通省ホームページ

http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000006.html



4-1-2 国および九州におけるこれまでの取組み

国は、少子高齢化の進展や自家用車の普及などにより、バスや鉄道などの地域公共交通の維持が困難になってきていることを踏まえ、住民の移動手段の確保や地域公共交通を活性化・再生させるため、2007年10月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を施行した。2008年には、鉄道、コミュニティバス・乗合タクシー、旅客船等の多様な事業に創意工夫をもって取り組む協議会に対し、パッケージで一括支援する新たな支援制度「地域公共交通活性化・再生総合事業」を創設している。

また、近年の環境志向、健康志向の高まりを背景に、利用が増加している自転車について、自転車・歩行者が安全に安心して通行できる自転車の走行環境を整備するため、全国98箇所のモデル地区で、歩行者・自転車・自動車の道路を分離するという試みが2008年1月から始まっている。さらに、ICT（情報通信技術）を活用したモビリティサポートなど、交通分野のイノベーションを推進し、次世代の交通体系を模索している。

公共交通のほかに移動手段を持たない高齢者や子供たち、車を運転しない人たちの生活をどう守っていくのかという問題に対して、移動権という考え方にに基づき、交通政策の基本的・抜本的な方針を定めた法律が近年世界各国で制定されている。1982年にフラン

スで「国内交通基本法（Loi d'orientation des transports intérieurs）」が制定されたのをはじめ、自家用車大国であるアメリカでも 1991 年に公共交通に対する強力な支援制度として、ISTEA（Intermodal Surface Transportation Efficiency Act of 1991：総合陸上交通効率化法）が制定された。この法律は、TEA-21（Transportation Equity Act for the 21st Century：21 世紀交通平等法）、SAFETEA-LU（Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act: A Legacy for Users／新交通最適化法）とともに、公共交通重視の法律が現在も受け継がれている。

日本でも、「移動権」を定める「交通基本法」の制定を検討しているところである。

九州においても公共交通の衰退が進んでおり、「地域公共交通活性化・再生シンポジウム in 九州」が開催されるなど、公共交通の活性化・再生に対する関心は高い。国の交通政策のみならず、各自治体も独自の交通支援策を展開しており、大分県国東市におけるコミュニティバスの取り組みや、熊本県菊池市の巡回バスべりりカー（平成 22 年地域公共交通活性化・再生優良団体大臣表彰受賞）など、先進的な事例がある。

4-2 日本の公共交通をめぐる課題

4-2-1 都市部における課題

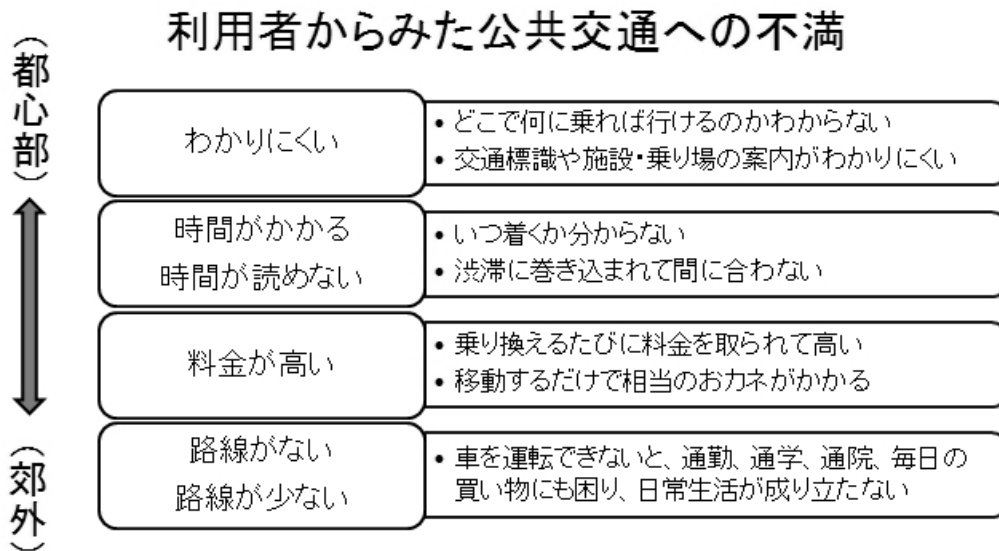
日本の都市部では、路面電車や地下鉄を含む鉄道、バスといった交通モードはそろっているが、各交通モードや交通事業者の間で、通行や運賃において必ずしも効果的に連携が行われていない。料金の面では乗り換えによる割高感があり、乗り場や乗り換え施設といった面でも一部の駅やターミナルを除き、うまく結節されていないところが多い。また、乗り場や乗り換え施設等の案内サイン等も不足し、統一感もない。現在の都市交通は、渋滞のためバスが時間通りに来ないなど、公共交通が生活の足として決して利便性が高いとは言えず、域外からの訪問者や外国人にとっても、わかりにくく、使いづらいものになっている。



出所) 国際ユニバーサルデザイン協議会「シームレスモビリティへの提言」

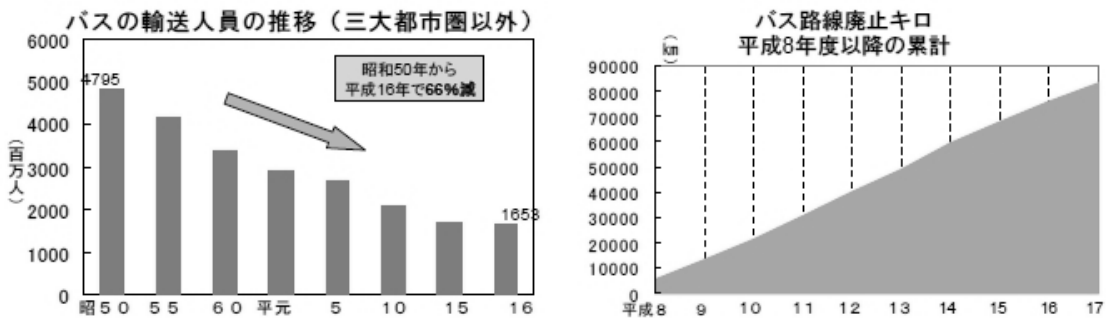
4-2-2 郊外における課題

郊外では、ドアツードアで移動できる自家用車の魅力が公共交通を圧倒し、これまで生活の足となってきた鉄道やバスといった地域の公共交通の減便や路線の廃止が相次ぎ、交通ネットワーク自体の維持が困難になっている。交通事業者は厳しい経営状況に置かれ、自らの努力だけでは路線を維持できず、サービスの低下を招いている。

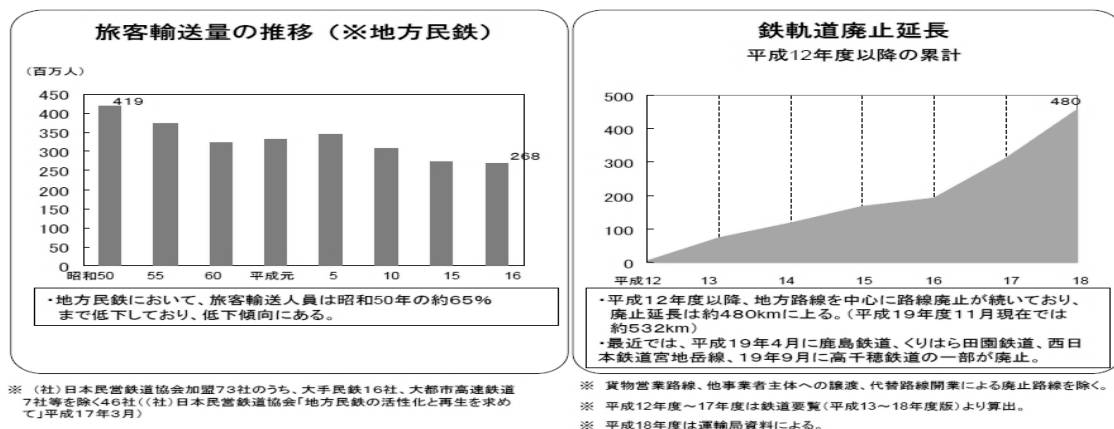


国は、交通ネットワーク維持のための補助制度の拡充や、公共交通活性化のための法整備も行っているが、全国一律の基準で決められているため、地域の実情に合わない部分もあり、うまく活用できていない。例えば、「バス事業の路線維持費補助」や「車両減価償却費等補助」は、生活交通路線として複数の市町村にまたがり、路線が10km以上、1日の輸送量が15人～150人、1日の運行回数が3回以上等の規定があるが、要件を満たさない場合は利用できない。

また、各自治体の逼迫している財政状況により、財政出動が事業者の求めるものと折り合わず、補助事業実施の見送りや撤退を余儀なくされているケースが多い。



バスの輸送人員推移と廃止キロ 出所）国土交通省資料



地方民鉄の輸送人員推移と鉄軌道廃止キロ 出所）国土交通省資料

4-3 提言

日本の交通は、交通関係の法体系が交通モードごとに縦割りになっていることもあり、交通事業者がバラバラに事業を展開しているため、地域住民の立場からみると、総合的・横断的にモビリティの高い交通体系になっているとは言い難い。交通ネットワークを形成しなければならないはずの交通法制は、「地域公共交通活性化・再生法」を除けば、鉄道事業者は「鉄道事業法」又は「軌道法」、バス・タクシーは「道路運送法」、船舶は「海上運送法」など、交通モードごとに整備されてきた。確かに安全性、経営の安定性など、運送サービスの供給面に関する規制については従来の法体系は大きな役割を果たしてきたが、住民側からみた場合、運賃や路線計画は交通モード・交通事業者ごとに決められるため、交通事業者間の接点がどこにもなく、交通ネットワークがいびつになったり、住民ニーズが強いのにそれを反映させる道がなかったりと、公共交通全体が利用者側の目線を軽視する面が強かったことは否めなかった。

そこでこれまでの縦割りの「供給者目線の交通体系」を、横断的な「利用者目線の交通ネットワーク」に変えることにより、まちの魅力は飛躍的に高まると考える。

ここで、「利用者目線」とは、具体的には次の3つを目標に考えている。

- （1）「わかりやすいこと」：移動の仕方や、案内や駅の構造・配置などがわかりやすいこと。
- （2）「早くて安いこと」：移動に時間がかからず、運賃面で安いこと。
- （3）「シームレス」：乗り換えや乗り継ぎが容易にできるだけでなく、運賃面でも乗り換え料金がかからないなど、複数のサービスを違和感なく統合して利用できること。

この「利用者目線の交通ネットワーク」を実現するため、5つの方策を提言する。

4-3-1 パブリックデザインの統一

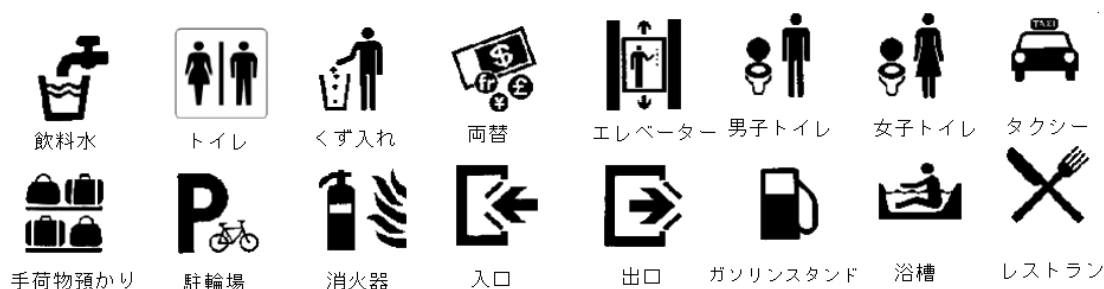
国は、観光立国の実現に向けて、外国人観光客が円滑に公共交通機関を利用できる環境を作ろうとしている。例えば、「公共交通機関における外国語等による情報提供促進措置ガイドライン（観光庁）」や「外国人観光客の旅行の容易化等の促進による国際観光の振興に関する法律」などを制定し、外国人観光旅客の利便性の向上させる取組みについて提示している。

しかし、整備基準等は自治体ごとに定められており、その使用に関する規則も異なっている。これでは、はじめて訪れるまちや駅に着いたとき、現在地と目的地を探すのに、苦労することが多い。頼りになるはずの交通標識や案内図は、数はそれなりに多いものの、わかりづらく、案内図であることさえ気付かないこともある。逆に、必要な情報が不足するなど、外国人はもとより、日本人・地域住民でも迷ってしまう現状がある。今、世界の距離感は加速度的に狭くなっており、世界的な基準を使うことで、誰にとっても分かりやすい社会を実現していくことが求められる。

そこで、こうした課題を解決するために、交通に関するデザインを、できるだけグローバルなものに統一していくことが重要であり、九州は、ISO（国際標準化機構）の定める世界基準のサイン（ピクトグラム）を導入することを提言する。これを実現するためには自治体、警察等各方面の協力が必要であり、管理主体となる組織がしっかりしていないと実現は困難なため、「1. 観光」の項目で提案した「九州新広域連合」※が管理することを提案する。

世界基準に統一されたサインを導入することで、分かりやすいグローバルな九州への一歩となる。

まちの案内が分かりやすく、そして移動がしやすいまちは、住民のみならず、外国から来た人にも滞在しやすさ、暮らしやすさを提供する。案内のサインなどが、九州などの単位で統一されていれば、ビジネス・レジャーで九州の他のまちを訪れた時にも快適な移動をする事ができると考える。まちのデザインは、いろいろな人、外国人を受け入れるための施策として、また、すべての人が自由に移動できる「移動権」を実現するツールとしても有効である。



ISO 規格による案内用図記号(ISO7001)

4-3-2 「BRT（バス・ラピッド・トランジット）」の導入

公共交通において、バスは重要な交通モードでありながら、日本のみならず世界の都市で衰退が著しい。バスは自家用車と同じ道路を走行するために渋滞に巻き込まれやすく、定時性が保たれずに時間がかかるため、時間が読めない交通手段として利用が減少している。日本では、世界で拡大しているLRT（Light Rail Transitの略で、低床式車両の活用や軌道、停留所の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システムのこと）の導入による都市交通システムを検討している地域がいくつもあるが、関係主体間の合意形成、初期投資や維持管理などのコスト負担や導入空間の制約などの問題から、なかなか新規路線の整備へと踏み切れていない。

そこで、推奨したいのは、「BRT（バス・ラピッド・トランジット）」である。BRTとは、都市部及び都市圏のバス路線のうち、地下鉄並みの輸送量を持つ幹線的・基幹的な役割を担うバスシステムである。専用走行空間（バス専用道路、バス専用レーン）を整備し、一般自動車交通と共存しながらも、通常の路線バスよりも高速に連節バス等を運行させることになる。専用レーンを整備することにより、渋滞による不定時発着が解消される。また、バス専用レーンを道路中央（都道府県公安委員会の許可が必要）に整備することにより、違法駐停車車両による走行困難の問題もなくなる。もちろんBRTにおいても、LRTと同じく、合意形成や導入空間の問題はあるが、既存の道路とバスを活用することで、導入コストが低くて済むという利点がある。なにより、BRTは、LRTよりも柔軟性が高い。LRTは一度路線を引いてしまえば、なかなか変えることができないが、BRTは、まちの変化とともに路線を柔軟に変化させることができる。

バス専用レーンができれば、残りのレーンに自動車が集中して混雑するが、ここで道路を増やすことが交通政策ではない。BRTを活用する事で、バスの利便性を高めると同時に自家用車の利便性を相対的に低下させ、都市への自家用車の流入を防ぐといった、交通需要の調整を行う。例えば、都心部では、各地から流入するバスからBRTに乗り換えることで、都心部の混雑を緩和することができる。

BRTでは、幹線と支線の機能を分け、それぞれを色分けすれば、さらにわかりやすくなるだろう。また、ノンステップバスの導入、バスロケーションシステム（バス位置システム）の導入も併用することで、利便性が格段に上がる。

BRTの導入により、バスと道路という既存の物を活用しながら、都市の中に新しい交通軸を作り出すことが出来る。

バス専用レーン・バス専用道路の設置は、定時性の確保、あるいは輸送力の確保という効果があるが、分かりやすさという効果も得られる。鉄道や地下鉄路線図が、都市の地図に描かれるように、BRTの路線も描かれることで、その都市で暮らす人のみならず、訪問者にとっても分かりやすい交通として認識される。BRTの導入により、公共交通は便利に、一般車両は少し不便にと、交通のあり方を変えていくことで、都市部の交通問題の解決にもつながっていく。

<ソウルのバスシステムについて>

ソウルでは、幹線・支線・循環・広域と4つの区分にBRTを分け、それぞれバスの車体色を、青（幹線）・緑（支線）・黄（循環）・赤（広域）と色分けし、分かりやすい運用を行っている。なお、ソウルではBMS（Bus Management Systems）と呼んでいる。

バスの種類

一般バスは、市内バスともいわれ、市内でもっともよく見かけるバスです。一般バスは、黄色、青、緑に分類されます。バスの番号は、左の2桁が出発地と到着地を表し、残りの1桁、または2桁がバスの一連番号です。<http://bus.seoul.go.kr> [韓国語、英語]を訪問すれば、バス路線の検索エンジンを見ることができます。



青色バス

青色バスは、市の周辺地域と都心を結ぶ連結バス、乗降口が低いCNG（圧縮天然ガス）バス、一般CNGバスの3種類があります。ソウル市は、市内の長距離を運行する青色バスを部分的に運営しています。青色バスには3桁の番号がついています。

：出発地＋到着地＋一連番号です。



緑色バス

緑色バスは、民間業者が運営している支線バスで、住宅街、地下鉄、バスターミナルなどを互いに結んでいます。バスの番号は、4桁になっています。

：出発地＋到着地＋2桁の一連番号



黄色バス

黄色の循環バスは多様な通行需要に対応しています。ソウル都心を循環しながら主要な観光、ショッピング、ビジネス地域で停車します。2桁の番号で表示されます。

：地域番号＋1桁の一連番号



赤色バス

赤色の急行バス路線は、停留所の数が少ないので、長距離の移動にむいています。もっとも楽にすべての乗客が座ることができるバスでもあります。急行バスは、いろいろな色があり、通勤・通学する人たちが一山、盆唐、水枝、安養、仁川などのソウル隣接地域に短時間で移動するための手段となっています。急行バスは、前と側面、後ろの4箇所に番号がついています。



マウルバス

マウルバスは、主要住宅街を含む近距離を運行しています。ほかのバスと比べて小さいので、すぐ見分けることができます。

出典) ソウル特別市



ソウルBRT 中央走行の様子

出典) Public Transport Reforms in Seoul, Journal of Public Transportation, Vol. 8, No. 5, 2005

＜都市計画の成功例：クリチバ市＞

都市計画の優れた成功例として、ブラジルのクリチバ市を紹介する。

1970 年代前半、ブラジルのクリチバ市は、バス専用レーンを整備し、大量かつ高速の輸送を実現した路線バスを基幹交通に整備した。幹線バスの路線は、市の都市開発の軸にもなっており、単なるバス路線ではない。一方、側道は、道路沿いの施設にアクセスすることに限定した道として一般乗用車に開放している。バスと一般自動車が混在することがなく、市内中心部では交通渋滞に悩まされることはそれほど多くない。1980 年代、統合輸送ネットワーク（R I T）が創出され、乗車する前に均一料金を一度払うだけで市内のどこにでもバスで自由に行けるようになった。また、チューブ型バス停内では、他の路線に無料で乗り継ぎができる。さらに、車いす用のリフトもあり、車いすでも気軽にバスが利用できるように設計されている。これら、数々の都市政策への評価は高く、1996 年6月にはイスタンブールで開催された市長や都市計画家によるサミット第2回国際連合人間居住会議（ハビタットⅡ）において、「世界一革新的な都市」として表彰を受けている。



中央のバス専用レーンを基幹交通のバスが走り、近代的なバス乗り場が整備されている

出所）

左上：栗本斉「旅とリズム」

右上、下：クリチバ市

＜バス専用レーンに関する法律について＞

バス専用レーンは、「道路運送法によるバス専用道路」と、「道路交通法によるバス専用道路」の2種類が定められている。

「道路運送法によるバス専用道路」による「バス専用レーン」は、道路の土地自体を路線バスの運行会社等が所有することから、私道扱いになる。自動車道として扱われ、道路交通法や道路運送車両法の適用対象となる。私道のため、道路整備などは自社で行わなければならない、維持費用がかかるなどの理由で導入数は減少している。

「道路交通法によるバス専用道路」による「バス専用レーン」（道路交通法 20 の 2：路線バス等優先通行帯は除く）は、軽車両と原動機付自転車を除いて、原則、公道の一般車両の通行を完全に規制してしまうことから、施行事例は少ない。事例として、茨城県の石岡市、小美玉市の鹿島鉄道跡地を利用したバス専用道路（かしてつバス）がある。

4-3-3 「シームレス・ネットワーク」の構築

日本では、輸送力の大きい移動手段として、鉄道が重要な役割を担ってきており、大都市圏では複数の事業者が独自の展開を進めた結果、緻密な路線網が構築されている。一方、異なる鉄道会社間や鉄道からバスやタクシーなどへの異なる事業者間では乗り換えが円滑にできず、利用者にとって不便という一面もある。利用者が便利に動けるには、それぞれの交通モードがシームレス（seamless）に繋がっている必要がある。

※シームレス

利用者が複数のサービスを違和感なく統合して利用できること。「seamless」は英語で「継ぎ目のない」という意味、そこから複数のサービスの間にあるハードルを低くし、利用者はあたかも同じサービスを利用しているかのように複数のサービスを利用することができる、という意味を持つ。

現在は、ほとんどの鉄道や地下鉄、タクシーなどは、現在は交通モードや交通事業者ごとに運賃を決め、路線計画を決めたものを国が認可しており、交通モード・交通事業者間の接点がない。また、交通事業者の大半は民間事業者であり、独立採算で行われている。競合する他の交通モードはもちろん、同業の事業者間であっても利害関係が発生する場合、利用者の利便性よりも自社の利益が優先される傾向にある。

しかも、乗り換えるポイント（交通結節点）が整備されているとは言い難く、各交通モードへの乗り換えがスムーズにできず、駅前からバスに乗れないため、雨が降った時などは不便といったこともある。競合している事業者間で乗り換えがわかりにくい事もあり、同じ事業者でも地区によっては同じ名前や紛らわしい名前のバス停も多い。また、乗り換えの推進のためには、誰にでもわかるようなサインの向上や定時性を確保するための公共交通の優先などの対策も必要である。

さらに、日本における公共交通機関の運賃決定は、その公共性の高さから行政の関与がなされ、交通モードごとに認可制がとられている。異なる路線や異なる交通モード間で乗り換えると、それぞれの初乗り料金が加算され、合計の料金が高額になるケースが多い。

<各交通モードの認可について>

- ① 鉄 道：原則、上限認可制（運賃の上限を設定し、その範囲内ならば認可される）（鉄道事業法 16 条）
- ② 乗合バス：原則、上限認可制（道路運送法 9 ）
- ③ タクシー：原則、認可（道路運送法 9 条）

公共交通の料金は規制緩和がなされたものの、鉄道・乗合バス事業者が新規参入するにはハードルの高い参入規制が設けられている。不採算地域では、行政の補助を受けて路線を維持していることもあり、事業者には料金を低減するインセンティブ（誘因）が生じにくい。

乗り継ぎコストを削減するにしても、これらの関係法による制限では、各種交通機関の

運賃制度を一体にする場合、煩雑な手続きや各交通モードの料金制度により、部分的に認可されないなどの問題も出てくる。これでは、移動や運賃面でのシームレスが十分に実現できるとは言い難い。

そこで、乗り継ぎ面でも運賃面でもつなぎ目のない「シームレス・ネットワーク」の構築が求められ、以下のポイントが重要となる。

(1) 駅やバス停などの「交通結節点」を整備し、乗り継ぎ面で「シームレス」にする。

現在、多くの駅では、駅前にバス停がないため、駅を出てからバス停を探すことになる。乗り換えに時間がかかり、雨に濡れるなど、利用者にとって不便である。そこで、駅前にバスロータリーを設置することにより、路線バスが横づけでき、雨に濡れないで乗り換えができるようになるなど、利便性を高くすることができる。

(2) 交通モードごと、事業者ごとの運賃体系を廃止し、ゾーン制を導入し、運賃体系を統一する。ゾーン内ならば、どの交通モードを乗り継いでも運賃が変わらないなど、運賃面でも「シームレス」にする。

現在、交通モード・交通事業者ごとに料金の決定や認可・届出制度が異なっているため、利用者にはわかりにくく使いづらい。料金は、「ゾーン制」を導入することにより、利便性を高くすることができる。また、「ゾーン制」の運用には、「IC カード乗車券」を導入する。「IC カード乗車券」の導入により、鉄道、バスなどの複数の交通モードで相互利用でき、切符購入・乗り越し精算の手間がなくなる。さらに、買い物にも使えるクレジットカードや電子マネー機能も備えることにより、交通事業者間の枠を超え、地域一体となった取組みを行うことにより、大都市圏にも引けを取らないサービスを展開する。海外からの観光客については短期間で経済効果も高いことから、外国人には「一定期間・一定額で利用できる専用 IC カード乗車券」の導入を検討する。

<メルボルンの公共交通ゾーン制>

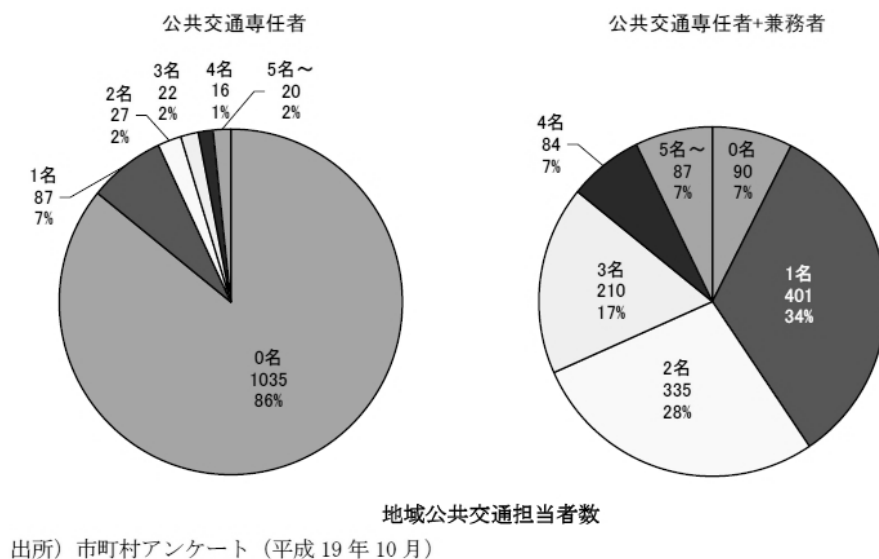


メルボルンの主要な交通機関は、電車・バス・路面電車のトラム。「ゾーン制」という同じゾーン（範囲）内の移動は、電車・バス・トラムが同じ切符で乗り放題のシステム。

出典) ATCITY Pty.Ltd.

4-3-4 「地域交通計画会議」の設置と「九州新広域連合」の交通部門への展開

日本の交通政策は、国が安全性や需給調整などの観点から事業者に対する許認可権限を握っており、自治体は交通事業者として事業を展開しているにすぎないため、地域住民の立場から総合的・横断的に利便性の高い交通体系を作ることに対して、責任体制が明確になっているとは言い難い。また、行政上の権限がないため、現場を担当する自治体に交通政策を担当できる人材が少なく、計画・運営のノウハウが豊富な運輸事業者との間で対等に議論できない例が見られるなど、制度の実行体制にも大きな課題がある。



自治体における地域公共交通担当者数 出所) 市町村アンケート (平成 19 年 10 月)

NPO などの非営利法人が「有償運送」を行う場合にも課題がある。2006 年の「道路運送法」の改正により、公共交通を利用できない要介護者や障害者には、移動を自家用車で行うことができるようになった（福祉有償運送制度）。しかし、タクシー業界と競合する場合に運賃や運転者の資格要件などに厳しいハードルが設けられることがあり、これでは NPO などが「ソーシャルビジネス」（社会的課題に取り組むことを目的とした事業）として参入することさえ難しい。

そこで、現在の交通関係の法体系を見直し、国が持つ事業の開始・廃止、変更の手続き、運賃や路線計画などに関する権限を大幅に地方に移譲することを提言する。また公共交通を含め利用者目線で地域の実情にあった総合交通体系・交通基盤の整備を推進する立場を、地方自治体、特に住民の生活に最も近い市町村などの基礎自治体が担うこととする。

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（2007年10月施行）」には、地域公共交通の活性化・再生を図るための協議会が規定されている。地域の多様な関係者を共通の問題意識のもとに集め、合意形成を図り、実行しようというものである。しかし、この協議会においては、協議会参加者であってもその協議結果に対しては尊重義務のみが定められているために、強制力を持たない。

そこで、地域の全交通事業者、自治体、利用者代表によって構成される「地域交通計画会議」(仮称)の設置を提案する。「地域交通計画会議」への参加は義務とされ、運賃体系の調整や、ダイヤや路線の設定など、交通モード・交通事業者間の交通ネットワークに関する様々な取り決めや運用方針を決定する。他の交通モードと乗換結節点で繋いだり、公共交通空白地帯にただ一つの路線を通すなど、このネットワークの利便性を高める運営方針に沿った交通事業者には、より高い補助(「欠損額補助以外の新たな補助方法」)を行うことにより交通ネットワーク形成のためのインセンティブ(誘因)を行う。

さらに、観光政策で提言された「九州新広域連合」(1-3-4)を交通部門にも展開し、九州の交通を総合的に管理・運営していく。「九州新広域連合」は、国から移譲された権限を持つとともに、連合を組織する自治体で同一の条例や規則を制定することで一体的な運用が可能になる。交通に関係する財政も管理・運営するため、効率の良い整備・維持管理が可能になる。また、自治体の多くの公共交通担当者不足の問題も解決される。

以上のような提案を実施するためにも、現在進められている「交通基本法」の検討の中で、国から地方への権限移譲、地方自治体の役割と責任、移動権を確保するための国と地方の役割分担を明記する必要がある。

交通基本法により、公共交通が安定的で効率的に供給される枠組みが確立すれば、住民の生活上の不安解消にもつながる。さらに移動が円滑になることで地域の活性化が促されることになるだろう。

4-3-5 「総合交通財源」の確保

移動の需要自体が少なく、赤字運営に陥っている公共交通路線は少なくない。市場に任せるだけでサービスが供給されない経営の難しい路線はどうすればよいのか。日本の公共交通は黒字路線で赤字路線の損失を補って運営されてきた。人口減少や公共交通からの自家用車へのシフトにより、黒字路線が著しく減少すると成り立たなくなる。また、公共交通の規制が緩和され、路線の参入や撤退は交通事業者の判断で行えるようになった。これでは、交通事業者は、採算の悪化により安易に事業を縮小・撤退してしまう恐れがある。利潤追求を目的とする民間企業には、採算度外視の運営は無理である。結果、交通が衰退してしまい、「移動権」が確保できない。これからは、公共交通に係る費用負担のあり方について見直しが求められることになる。

そもそも、公共交通に係る費用負担については、受益者負担の考え方に基づいているが、日本では受益者を狭く解釈して利用者負担＝運賃を原則とすべきだという考え方が根強い。

しかし「受益者」は、鉄道やバスなどの公共交通の利用する乗客に限られるわけではない。受益者負担は、利用者だけでなく、沿線住民にも公共交通ネットワークの便益が及んでいるという点が着目されるべきである。また、個別路線の採算が取れなくても、地域のネットワーク全体の利便性が向上すれば、利益を受けるのは沿線の利用客だけではない。行先である商業施設や商店街、病院、学校なども含め、交通によって生み出される利便や

富を享受する全ての人々が受益者と言える。フランスなどの諸外国の公共交通は税の投入を前提とし、運賃だけで採算をとることを想定していない。日本も公共交通の費用負担のあり方を考え直す必要がある。

また、自動車関係税の使途についても見直す。自動車関係税は、「改正道路事業整備に係る国の財政上の特別措置に関する法律」（２００９年４月）が成立したことにより、道路特定財源制度が廃止され、一般財源化された。また現在、高速道路の無料化への取り組みが行われているが、九州に係る高速道路の料金収入は１，４７５億円（２００７年）にもおぼり、貴重な財源である。これら道路財源・高速道路無料化の財源は、自動車移動の抑制や環境への取り組み、高速道路の無料化による鉄道・バス、フェリーなどの公共交通の衰退の防止といった観点から、本来、総合交通財源として活用できるようにすべきである。

さらに、都市計画税の使途についても見直す。都市計画税は、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るため、地方税法の第７０２条に都市計画事業や土地区画整理事業に資する目的で、条例に規定した市町村において課税されている。

国の都市計画部局は、２００６年に、モータリゼーションの進展と超高齢化社会に対応するべく、大規模集客施設や公共公益施設の郊外立地に際して、地域の判断を反映させ適正な立地を確保するまちづくり３法の改正が行われ、土地の整序を図っている。また、低炭素都市づくりのガイドラインを作成し、公共交通機関の利用の促進が謳われている。

しかし、都市計画法は、道路や都市高速鉄道の都市計画施設を決めることはできるが、都市計画関係の財源を公共交通に利用することができない。公共交通も都市の施設であるといった観点から、総合交通財源として使えるように検討する。

以上により、受益者負担への見直しとともに、道路特定財源や高速道路無料化分、都市計画税などの既存の税も交通ネットワーク維持のための「総合交通財源」として確保する。

九州の交通ネットワークは、「九州新交通広域連合」が管理・運営するため、「総合交通財源」の徴収・管理も一元的に行うことにより、効率の良い運営を可能にする。

この財源の使途・配分については、「公設民営方式」を導入し、「欠損額補助以外の新たな補助方法」により配分する。

まず、公共交通の設備は自治体が設営し、民間が運営する「公設民営方式」を導入する。

車両や路線の維持費、運行指令システムなどへの設備投資費用など、運営に必要な経費は自治体が担当し、民間事業者は、運行費用を負担するだけなので、安定した運営の一步となる。民間は、運営本数の増加、運行時間帯の拡大、ＩＣカードの導入などを行う。

次に、民間の運営に対しては、現在、路線維持の目的で、乗り合いバスをはじめ多くの公共交通事業者には運営補助金が投入されている。しかし、その大半は収支が改善されれば補助金を減らされてしまうので、交通事業者の経営改革に関するサービス改善や効率化に対するインセンティブ（誘因）が働きにくい。また、公共交通に対する補助金等は、存続が危ぶまれる赤字路線に対して補助されているが、交通は始発から終点までの一路線だけで完結するものではない。一つの路線が廃止になれば、その路線と関連のある他の路線に

も影響がでてくる。

補助金は、路線別ではなく、公共交通の密度の高さに応じて支出する方法により、住民の暮らしを支えるサステナブル（持続可能性）な公共交通を確保することができる。例えば、公共交通の密度の高さは、次のように路線の充実度を基準にしてもよい。

ダイヤ数×路線距離×停留所数

さらに、交通モード・交通事業者間の連携を高めるため、他の交通モードと乗換結節点で繋いだり、公共交通空白地帯にただ一つの路線を通す場合などは、より高い補助を行うことも考えられる。

4-4 むすび

これらの取組みにより、九州は、総合交通ネットワークが完成し、「誰にとっても便利に動けるまち」が実現する。

九州内のパブリックデザインを統一することにより、外国人旅行者がまちを歩きやすくなり、観光客は増加し、住人も便利になる。「BRT」を導入すれば、バスの渋滞が解消し、定時性が確保され、幹線・支線の区別から路線がわかりやすくなる。「シームレス・ネットワーク」が構築されれば、ダイヤがつながり、交通結節点では雨に濡れずに乗り継ぎができる。また、乗り換えコストがかからないので公共交通全体の利用者も増える。

これらの取組みを支えるための「九州新広域連合の設置」と「地域交通計画会議の設置」、「総合交通財源の確保」などの仕組みは、過疎地や路線バスが廃止された地域、都会の中で公共交通のネットワークからも取り残された地域でも、子供たちや高齢者、車を運転しない人たちのモビリティも確保することができるようになる。

日本の交通の便利さは、海外に出かけるまで気づかない反面、これまで仕方ないとあきらめていた日本の交通の不便なところも、ほかの国では実現できていることに気づく。

例えばヨーロッパでは居住者以外進入禁止や一方通行、極端な速度制限の地域が多く、また都心部に入ると課金されるシステムのある国もある。いずれもマイカーにとっては不便だが、歩行者、自転車、車いすには有難いルールである。自動車、電車、バス、タクシー等がせわしなく行き交うまちの中で、子供・老人・障害者などが、「移動」することさえ難しい状態を放置せず、道路空間で安心して遊んだり佇んだり、車椅子で近くに食事に出かけることができるように変えれば、子どもたちや高齢者も生き生きと生活できるようになる。日本もマイカー最優先の交通ルールを見直した方がいいのではないだろうか。

そのためにはマイカーの利用が不便になることを甘受しなければならない。マイカーの便利さに慣れた日本人の意識を変えなければ、ルール変更反対の声にかき消されてしまう。

現状変更には様々な意見がでてくると思うが、この目指すところに理解が得られて「自分の意識を変える」ことができれば、日本が抱える人口減少や少子高齢化などに対応できるだけでなく、環境問題や外国人の定住や交流を見据えた「魅力ある九州」を実現することができるだろう。

補論 BRT導入検討の一例（福岡市）

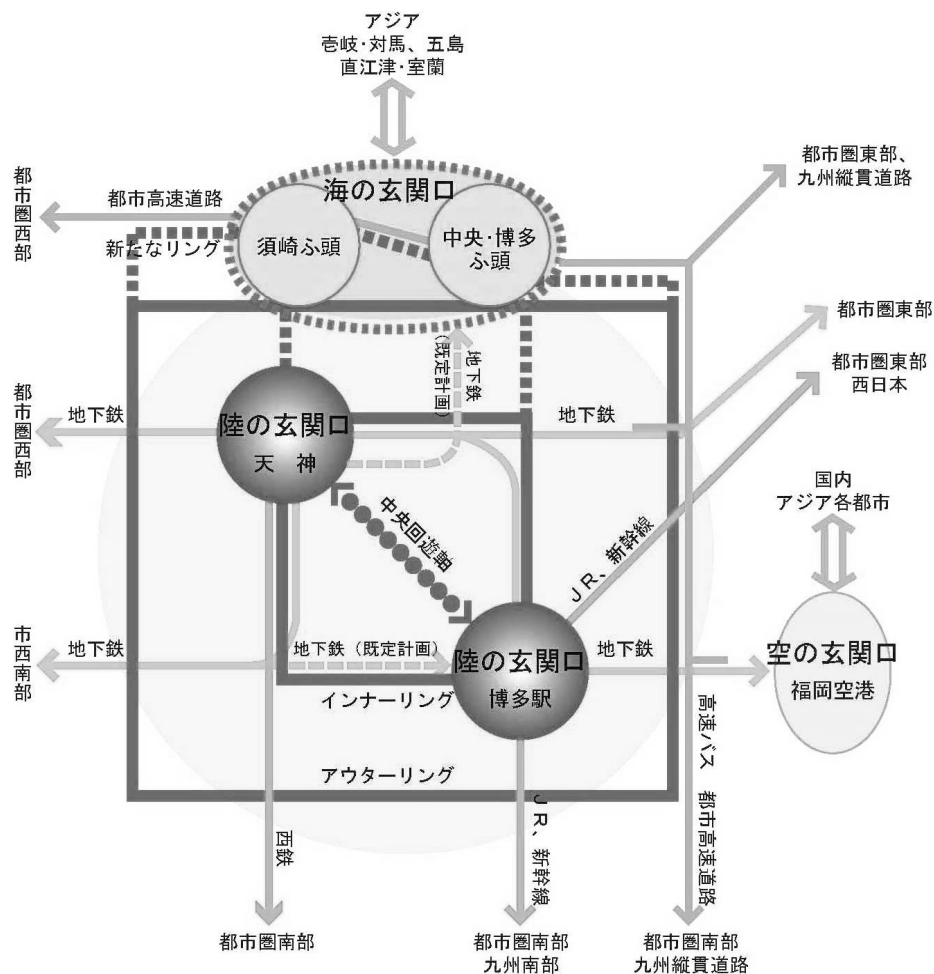
1 福岡市都心部交通の現状

福岡市都心部の交通ネットワークは、基本的に、福岡市営地下鉄・JR九州・西鉄電車が幹線で、西鉄バスが支線という構造になっているが、バスは一部の幹線も担っている。

図1は「新・福岡都心構想」にある都心の構造図だが、地下鉄七隈線の中央・博多ふ頭方向への延伸及び住吉通り経由の博多駅への延伸は、財政上の理由から早期の完成が困難な状況にある。現状では西鉄バスがこの役割を担っているが、利用者に分かりにくく渋滞等によって時間も読めないため、観光客をはじめとした福岡に不慣れな人々にとって利用しにくいのが現状である。

またバスについては、周辺地域から来るほぼ全てのバスが都心まで流入してきており、都心のバス停では案内されている路線数が多く、バス停も分散していることから、分かりにくいものとなっている。

図1 新・福岡都心構想 都心の構造図



2 福岡市都心部の目標

2-1 福岡市都心部の回遊性強化

天神地区と博多駅地区は広域交通のターミナルを中心とした2つの核であり、その間にある「福岡市都心部」は、集客力や利便性の高い地域として成長してきた。しかし、歩行者の回遊性という面では、未完成であり、今後は福岡市都心部の回遊性を強化し、景観や賑わいの連続性を高めていくことが重要と考えられている。

渡辺通り、大博通り、昭和・明治通り、住吉通りで形成される都心インナーリング内部の歩行者回遊の活性化のためには、観光資源の有効活用、美しい景観の整備、歩道の整備、サインの整備などを盛り込んだ総合的な都市計画の策定、実行が必要である。

また、都心インナーリング内の歩行者の回遊と連動した、分かりやすく、時間が読める都心インナーリング上の公共交通を整備することで、歩行者の回遊性はさらに高まるものとする。

2-2 福岡市都心部と外周部との連携

福岡市都心部に個性や界隈性を楽しめる外周部が形成されることにより、福岡市都心部の魅力はさらに高まっていくと考えられる。このため、福岡市都心部の回遊性強化だけではなく、福岡市都心部と外周部の移動手段の強化も重要となる。

現在、福岡市都心部へのアクセス手段の一つとしてバスがあるが、渋滞で時間が読めないため、渋滞しなければバスを利用するはずの人が自家用車を利用し、さらに渋滞が悪化するという負のスパイラルに陥っている。

こうした状況を改善する方法として、公共交通機関の幹線と支線の整理が重要であると考えられる。福岡市都心部の外に乗り換え用のターミナルを設置し、支線機能を担っているバスが大量に都心に入ってくることをやめさせる一方で、ターミナルで接続される幹線機能を担っているバスは優遇するなど明確な整理が必要であると考えられる。

このように福岡市都心部の福岡市営地下鉄・JR九州・西鉄電車を利用しにくい近郊エリアから、福岡市都心部への公共交通によるアクセスを容易にしていくことで、自家用車から公共交通へのシフトを促す。

2-3 港と街が一体となった海に開かれた新たな拠点の展開

都心の北側一帯は、福岡市及び九州の発展を支える臨港地区としての土地利用がなされているため、都市的活用の点から一定の土地利用は制限を受けている。福岡市の官民で作成した「新・福岡都心構想」において、「今後は、博多港全体の機能再編を踏まえ、臨港地区を見直しながら、須崎ふ頭・博多ふ頭・中央ふ頭の連携を図り、都心の3つのふ頭を一体的に都心部ウォーターフロントとして、新たな都心の拠点としての機能を拡充し、港と街が一体となった『海に開かれた都心』づくりを目指します。」と提案されている。福岡市が国際観光都市となるために、都心部ウォーターフロントと福岡市都心部を分かりやすい公共交通で結ぶ必要があると考える。

福岡市都心部の構造を目標に向け変更していくために、都心インナーリング・福岡市都心部と外周部間・福岡市都心部と都心部ウォーターフロント間に、利用しやすい公共交通が必要となる。

ＬＲＴ（ライトレール・トランジット）の導入はひとつの解決策ではあるが、福岡市の財政状況や費用対効果を考慮すると現実的には導入が難しい。結局既存の道路と既存のバスをうまく活用していくことが、最も費用対効果が見込めると考える。

図2 BRT設置後 都心の構造図



3-1 バスターミナルの設置

バスターミナルは、各地から都市部に流入する道路とリングとの合流点となるポイントに設置する事が望ましい。一例として、西と南方向からの合流点となる六本松や、東西と南方向からの合流点となる清水四つ角以北が考えられる。

3-2 バス専用道路の設置

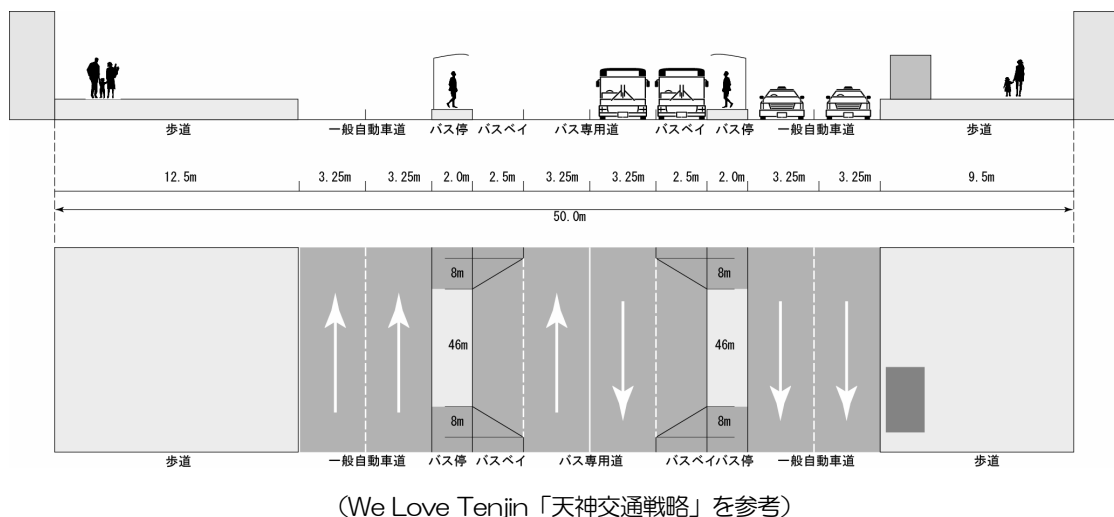
BRTは、終日の完全な専用道路の設置を目指していくべきだと思えるが、時間帯で分ける方法もある。定時性の確保あるいは輸送力の確保のために、ピーク時のみ専用とすれば機能的に充分で、かつピーク時に自家用車を不便にするために生じる問題が解決されるのであれば（例えば迂回となるバイパス道路があるなど）時間規制によるバス専用道路化は有効な選択肢となると考える。

3-3 バス専用レーンの設置

図2に示したBRT路線のうち、明治通り以外は時間帯の中央走行バス専用道路とする。渡辺通りは8車線の道路なので、バスの車線変更による容量低下、信号処理の問題、歩道側のタクシー駐車問題を解決していけば、渡辺通りの渋滞問題は解決され则认为する。

図2に示したBRT路線のうち、明治通り、渡辺通り以外は都心通過交通が多く入り込む道路である。都心外周部からのバスの入り込み台数を減らすとともに図1に記載の都心アウターリングへの誘導を行い博多駅前の交通量を減らすことが出来ると考えている。

図3 渡辺通りの中央走行バス専用道路案

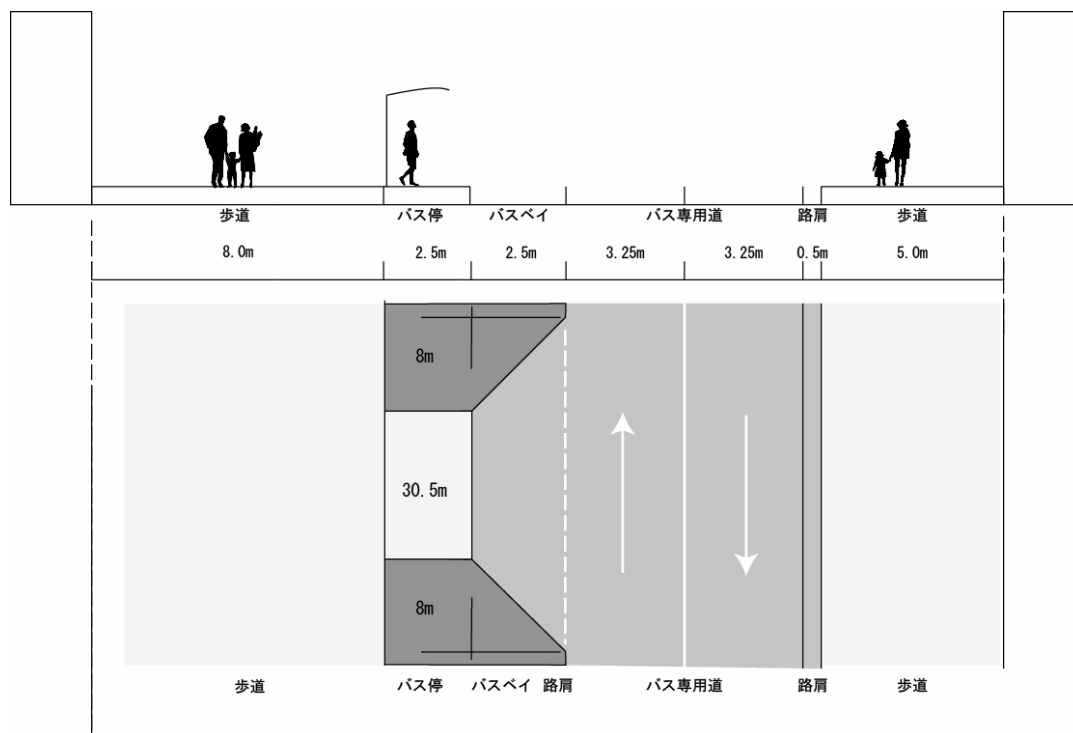


3-4 時間規制によるバス専用道路化

明治通りは並行する昭和通りとの役割分担を行うことで、時間規制（規制時間、午前7時から午後7時を想定）のトランジットモール化することも考えられる。トランジットモールとは、都市の中心の通りにおいて一般車両の通行を制限することで、歩行者や自転車専用の空間とし、バスや路面電車等の公共交通機関だけが通行できるようにした街路のことである。規制時間帯はバスだけでなく、実車タクシー、許可車両も通行可能とする。明治通り沿いに入出口がある一般駐車場等の課題は残るものの、トランジットモールの効

果はたいへん高いものと考えられる。

図4 明治通り時間規制による専用道路案



(We Love Tenjin「天神交通戦略」を参考)

3-5 BRT実現の効果

バス専用レーン・バス専用道路の設置は、定時制の確保あるいは輸送力の確保という効果があるが、それらに加えて分かりやすさという効果も得られる。特にBRT部分を分かりやすく表示することで(福岡市の公共交通機関の路線図に記載する等)、今までバス停の位置や行き先が分からずに利用していなかった市民や来訪者が、積極的にバスを利用するようになると考えられる。

バス専用レーン・バス専用道路は、一日のうちの一部の時間帯であっても、これまでに比べて一般車両の走行のための空間を減らすことになるため、実現にあたっては、代替経路の用意、具体的なバス利用への転換可能性などを、社会実験などにより十分に検討する必要があると考える。

3-6 官民パートナーシップ

福岡市においては、交通政策を担当する主体とバスサービスの計画・企画を担当する主体が独立している。交通政策主体がBRTと関連するバスサービスの中身をトータルに計画したところで、バス事業者が既得権益を守るためにパートナーシップを組むことを拒むとしたら、計画自体が「画に描いた餅」となってしまう。

官民共同で幹線輸送と支線輸送の考え方を共有し、路線ネットワークだけではなく、ダイヤ、運賃、乗り継ぎターミナルの設計に至るまでの配慮を行っていくことが計画実現のための唯一の方法となると考える。

ヒアリング集

アジア・人材グループ

実施日	ヒアリング先	内 容
7/3	九州大学大学院留学生 Mさん（中国上海出身）	福岡への留学について
8/9	福岡アジア都市研究所 唐主任研究員	九州に優秀な学術研究の人材を確保するため には
8/20	A社	留学生採用に関するインタビュー （非掲載）
8/30	ハウインターナショナル 正田社長	外国人留学生採用の実態調査
9/8	B社	外国人留学生の採用について （非掲載）
9/9	C社	外国人留学生の採用について （非掲載）
9/10	ドリーム インターフェイス 楊社長、小椋 初美マネージャー	アジアからの訪日外国人観光客増のための方 策について

日 時：平成22年7月3日 19:00～20:30

場 所：福岡市博多区住吉の飲食店

取材先：九州大学大学院統合新領域学府部1年生 Mさん（中国上海出身）

担当者：留学班 渡辺

内 容：福岡への留学について

質問1 留学・ビジネス等をする上で、日本を選択した理由及び比較した国（地域）

日本の文化に興味がある。茶道、着物が好きです。

小さい頃から日本のイメージが良い。街が綺麗だし、環境がいい。

質問2 日本の中でも九州を選択した理由及び比較した国（地域）

東京も考慮に入れたが、東京には親戚がいるので、学生生活の自由度が少なくなることを懸念した。

大学の姉妹校でもある九州女子大を選んだ。

福岡は上海に近いことも理由の一つ。

質問3 九州に来て感じたこと（当初抱いていたイメージとの相違点または合致点）

田舎だなと思ってきたが、いい意味で、やはり田舎だった。

質問4 九州の魅力は何だと思うか（住民、気候風土、観光資源等）

上海に近い、自然が豊富、海、人がやさしい。

質問5 暮らしやすい九州（日本）の要件とは（ビザ発給条件の緩和、住居への入居が容易、行政の支援が充実等）

物価が安い。

質問6 九州（日本）に暮らしていて不便に思うこと（困っていること）は何か

交通が不便、デパートや店の閉店時間が早い。

質問7 普段、九州人（日本人）と接していて感じること

日本人の男性は中国人よりも紳士的である。

質問8 出身国と九州（日本）を比較して一番違うところは何か

環境が違う、日本の方が綺麗。

質問9 観光関係

- ・観光客として求めることは何か
買い物が便利、自然風景がいい、名所旧跡がある、伝統文化の魅力がある。
- ・九州以外にはどこに行きたいか
沖縄、北海道

質問10 留学・ビジネス関係

- ・優秀な留学生を確保するための魅力的な大学について
国立大学、有名大学、奨学金がもらえる、大学の場所がいい（都心、交通便利）
- ・企業による外国人（留学生含む）の弾力的な採用及び処遇について
給料が高いこと。

日 時：平成 22 年 8 月 9 日（月）
場 所：財団法人福岡アジア都市研究所
取材先：財団法人福岡アジア都市研究所 唐 寅 主任研究員
担当者：アジア人材班 中村
内 容：九州に優秀な学術研究の人材を確保するためには

ポイント 知的交流や学術研究交流を行う「場」が必要。
そしてその「場」をコーディネートする拠点が必要。

- インターネットの普及によりバーチャルな世界は広がっているが、やはり Face to Face の関係は大事。特に学術・研究分野は複雑な人間関係もあるので、実際に対面する機会が必要。
- 大学や研究機関のレベルは日本では断トツで東京だが、海外の研究者にとっては、いきなり東京で、というのも少しハードルが高いと覚えることもあるようだ。（東京の大学や研究機関はビジネスライクな対応で冷たいとの声もある）。
- 福岡・九州を日本における（東京に行く前の）最初のコンタクト先、ミーティングポイントという PR ができれば、効果は高い。
- PR するためには、知的交流や学術研究交流を行う「場」としての拠点（センター）が必要。
- センターに求められるものは、
 - ・ コーディネート人材
 - ・ 自らも研究を行う機能（テーマ設定、研究者の選考等）
 - ・ コネクション、ネットワーク
 - ・ 情報（カンファレンス・リファレンスがきちんと機能した資料室） など
- こういう拠点を九州の観光資源や暮らしやすさとセットで PR すれば、研究者は魅力に感じる。
- 福岡で生活することについては、中国からの研究者に関してはほとんど不便は感じていない。同じ漢字圏であるし、市内に中国語のサインも増えてきており、市民のホスピタリティもある。
- 海外から来られる研究者や教授に福岡の良い印象を持ってもらうことも大事。そのために、来福された研究者に市民向けに活躍できる「場」を提供することも一案。研究内容でも母国のことでも何でもいい。研究者も、せっかく日本（福岡）に来たのだから少しでも地域に貢献したいと思っていることが多いので、交流の機会をつくることは大事。
- 九州レベルの学会に海外の優秀な研究者を積極的に呼ぶことも効果がある。行政はじめ様々な支援が必要になると思うが、ネットワークの広がりや福岡・九州の PR をするにはいい機会になる。

-
- とにかく、交流の場となるセンターをつくることで、研究者にとって福岡でいろんなことができる。交流を重ねる中で人材も情報も集まり、それがまた人を呼び、という好循環が生まれてくることが期待できる。

財団法人福岡アジア都市研究所 唐 寅 主任研究員

1994 年 九州大学にて博士号取得。九州大学教育学部助手、(財)アジア太平洋センタープログラムオフィサーを経て、2004 年 4 月より現職。専門は教育行政（教育政策）、東アジア地域研究（中国）

日 時：平成 22 年 8 月 30 日（月）

場 所：福岡市内

取材先：（株）ハウインターナショナル 代表取締役社長 正田英樹氏

担当者：アジア人材班 有隅、諸永

内 容：外国人留学生採用の実態調査

● 取材内容（要旨）

- ・ 過去に外国人採用した社員等は延べ 8 名。その 8 名のうち 5 名が正社員、3 名は契約社員。勤続年数は平均して 1.5 年～2 年程度と極めて短い。帰属意識は非常に低く、条件の良い会社（ヘッドハント等）があれば、すぐに辞めてしまうのが実態である。（報酬は日本人社員と同様の扱いとしている。人材獲得のために報酬をあげても、それにより日本人社員とのバランスを損なってしまうので得策でないと考えているため。ただ、「産休」をとらせるなどの対応は実施している。）
- ・ 現在雇用している外国人は 1 名（既卒、学士）、来週は 1 名の新卒採用（九工大卒、修士）を予定している。これまで採用した外国人の国籍は中国、ベトナム、フィリピンなどである。（フィリピンへの事業展開を目的にフィリピン人を採用したが、家庭の都合で帰国したため、フィリピン事業は断念することとなった。）今後は、シリコンバレーやインドなどの対応を考え、英語のできる外国人も採用したい。
- ・ （主観的な意見であるが）外国人はリーダー的資質がない。フィリピン人はマネージャーとしてなら使える。一方、中国人はリーダーシップはあるが、長くはもたない。
- ・ これまで中途（キャリア）採用を行ってきたが、来春から新卒を採ることとなった。採用については男女問わず拡大していきたいが、こと細かな仕事でもあり性格的には男性よりも女性の方が「向いている」と思う。外国人採用は手続き等が煩雑であり「総務泣かせ」であるが（「連帯保証人」にもならなければならないなど制約が多い）、それでも採用するのは戦略的に必要だからである。
- ・ 今後、優秀な人材を確保するためには、現地での採用も実施するなど「中に入り込んだ方法」を採っていきたい。
- ・ 高度人材の採用を通して「移民を増やす」方法は、帰化してもらい、海外より家族を日本に呼んでもらう、ということになるであろう。
- ・ 現在、中国で新規マーケットを創る（e ラーニング等）ことを目的に会社を大連に設立する予定である。現地法人の経営者として中国人を採用したが、この中国人は中国語、韓国語、日本語に堪能であり、非常に優秀である。
- ・ これまではどちらかといえば S E 等の開発部門要員として雇用をしてきたが、開発のみではなく営業部門も担当させた運用を考えている。また、管理者（経営者）としてのキャリアパスを提示することで、勤続年数がより長くなるため他企業との人材獲得競争を有利に進められると考えている。

日 時：平成 22 年 9 月 10 日（金）

場 所：ヒアリング先のオフィスにて

取材先：株式会社ドリーム インターフェイス 代表取締役 楊欣 氏、
ゼネラルマネージャー 小椋志保氏

担当者：アジア人材班 上田、有吉

内 容：アジアからの訪日外国人観光客増のための方策について

【観光】～九州への外国人観光客誘致の方策について～

《九州への観光客誘致の方法等について》

Q 観光面における九州に足りないものは何か？知名度か？

A 確かに知名度はないが、最近では中国人・韓国人でも様々な地域を知っている人がいる。
（そのような人は九州のことも知っている）

Q 九州の観光客誘致に関する問題は何か？

A 九州全体で売るか、県単位で売るか方針が決まっていない
更に、見せ方、売り出し方などのプロモーションや海外へのアピールが上手ではない。

Q プロモーションが上手ではないのは、日本側の予算の問題か？

A 予算が少なければ、PRする部分を絞ってそこに予算を集中してはどうか（例えば、
「北海道＝雪」のように）。

Q 何が九州では観光の売りになるか？

A 九州全体を見渡すと、外国人に対する「売り」はたくさんある。魅力は日本のどこにも負けない。食・自然・温泉など様々なものが揃っている。ただ、単一の県だけで旅行商品は作れないので、九州全体で「何を売ろうとしているのか」が大事。

せっかくいい観光スポットが数多くあるのに、パンフレットなどのイメージ戦略が大変弱く外国人観光客に伝わっていない。

アジアの観光客、特に富裕層はパンフレットを見て、旅行先をほとんど決めている、例えば、写真1枚の美しさでイメージは作られる。パンフレットというより、写真集のクオリティーが必要である。食べ物も写真で美味しさを伝えないといけない。きれいなものがとにかく求められるし、観光の「売り」になる。

シンガポールにおいて、紅葉を見るのは仙台・宮城というイメージを宮城県が作ってしまっているように、とにかく九州全体のイメージ戦略が今、必要である。

今後は、動画などを活用したイメージ戦略も必要だと思う。

Q 他に観光において問題点はないか？

A ランドオペレーターが地元の業者でない場合がある。やはり、地元を良く知る業者でないと、いい旅行商品は作れない。九州の旅行は地元をよく知る九州の業者が取り扱うように（自分たちも）海外の旅行会社への売込みなどに努力する必要がある。

《アジアの旅行市場等について》

Q アジアの旅行市場はどうか？

A アジア各地で開催されている旅行博も大盛況であり、海外旅行は全般的に興味・関心が高まっていると実感している。

Q ネットの利用について

A 掲示板の口コミなど情報を見たうえで訪日する人は確実に増加している。

日本人が「行きたい」と思うような美しい風景は外国人の目も引く。美しい風景などを掲載したホームページは、日本の北海道や東京など他の地域の人へのPRにも使えると思うので、言語以外の基本となる部分は、外国・日本分け隔てなく考えて作ってはどうかと思う。

《アジアからの訪日旅行商品について》

Q 旅行商品の価格帯はどのくらいの価格帯が、人気があるか？

A 今は、高いものから安いものまで旅行商品はバラエティーに富んでいる。

問題なのは、受け入れ側が高級路線で売るか、低価格路線のどちらで売ろうとしているかの戦略が決定していないことである。

Q インセンティブ旅行のニーズはあるか？

A ニーズは、当然ある。

Q 医療観光のニーズはあるか？

A 確かにある。しかし、本人はもちろんのこと、家族の心理面のサポートなどの問題を考えると責任が大きく、非常にリスクが高いと考えているので、当社としてはいまのところは手掛けていない。

高額ツアーであり、ビジネスとして魅力だが、医療観光である以上、医療用語に精通した通訳が絶対に必要であるが、現状では心もとない状況にある。また、例えば、健康診断ツアーであっても、病気が発覚したあとの治療を日本で行いたいという希望があった場合どこで受け入れるのか、とか、セカンドオピニオンが欲しいとの要望があった場合、行程を変更してもあらたな検診機関や病院を探すことができるかなどに加え、病気発覚による観光のキャンセルなど様々なケースに対してきめ細かな対応ができる体制を整えておく必要があるが、現段階では、まだ問題が多いと感じている。

Q 留学ツアーのニーズはあるか？

A 日本の大学が学生不足であることもあり、留学生誘致に積極的である。

例えば、中国側においても、留学先は数多く多くあることから、体験授業や留学生フェアで一度日本を見てから留学先を考える人が増えている。実際にそのようなツアーもある。

ちなみに九州に留学する場合、治安が良い所、生活環境が良く勉強に集中出来ることは九州の「売り」である。

《その他》

Q 九州の多言語対応はどうか？

A 以前より少し良くなっている。道路標識の改善や、銀聯カードを使いやすくするなど、受け地としての整備で必要なことである。しかし、旅行に来て、多少不便なのは、当たり前である。それによって生まれる日本人とのふれあいは、大切だと考えている。

Q （九州というより）日本の観光誘致の戦略の問題は？

A 日本人の視線で考え過ぎており、現地の人の意見を取り入れていない。観光は、日本の中での競い合いではなく、ヨーロッパやアジアをはじめとする世界の国々と競争しなければいけない。

（日本は）マーケティングリサーチも非常に弱いと感じる。そのうえ、日本は圧倒的に世界に比べてスピードで負けている。観光誘致戦略の立案が非常に遅く、企画が実行に移るまでも大変時間がかかる。

観光客誘致は、行政もキーポイント。行政は予算などのシステム上、どうしても動きが遅くなりがち。また、担当者の異動のサイクルは数年であり、担当が変わると、また、一からスタートということになることも多い。

「観光」は楽しむもの。経済・政治・外交が安定していることが望ましい。そのような点では、今の日本は首相が毎年のように変わるなど、諸外国が日本の政治は安定していないという印象を持っているように感じることは不安材料。

《総括》

九州を愛する2人の思いがインタビューの間に感じ取られた。九州には、「売り」がたくさんあり、日本のほかの地域には負けない魅力がたくさんあると自信を持っておっしゃっていたのが印象的であった。特に食べ物や美しい自然は勝っているとの意見には、同感である。しかし、お二人の意見のとおり、九州としての見せ方、PRの仕方などにおいては問題もあると感じた。

株式会社ドリーム インターフェイス：インバウンド旅行会社



ヒアリング集

交通・まちづくりグループ

実施日	ヒアリング先	内 容
9/1	横浜国立大学大学院 中村教授	地方都市におけるBRT導入の可能性について
9/1	福岡市タクシー協会 安川副会長、宮崎専務理事	福岡都市圏におけるタクシーの地域計画
9/3	We Love天神協議会 木本事務局次長、榎本氏	WLTで検討中の天神地区交通のあり方及び今後の課題
10/4	九州大学 森田教授	パブリックデザインとまちづくり
10/12	西日本鉄道 自動車事業本部営業部	公共交通ネットワークとしてのバス事業について
10/20	特定非営利活動法人 ステップ福岡	福祉有償運送の現状と課題

日 時：平成 22 年 9 月 1 日（水）
場 所：横浜国立大学土木工学棟 304 号室
取材先：横浜国立大学大学院工学研究院 中村文彦教授
担当者：BRT 班 大坪
内 容：地方都市におけるBRT導入の可能性について

■法的には

名古屋の出来町線はカラー舗装してあるだけで区切られていないので、道路法の道路。区切られていたとしても時間帯によって自家用車も入れるようにすれば道路法の道路。行政・警察を通すのは難しいが、法的には問題ない。

■ハードは

すごい投資にはならない。

カラー舗装だけでもいいと思うし、縁石を強いても5～10億/km程度ではないか。（カラー舗装で基幹バスシステムを構築した場合3億/km、名古屋の実績）ガイドウェイバスにしてもインフラ投資はそんなに変わらない。車両の改造費は高いと思うが改造した事例は知らない。新車価格で100万円くらい差がある。インパクトを与えるのであれば、区切った方がよいかもしれない。

■補助金は

旧運輸省は全体で200億程度しかないので期待できない。
旧建設省のまちづくり交付金を調べてみたらどうか。

■その他

この計画の前提として郊外のバスターミナルが必要。
天神に入って来るバスを減らさないといけない。
バス会社だけが利益を得る計画に見られる。バス会社に努力を求めるような内容も入れておかないと現実味がない。
例えば、S61に奈良県で7:15～8:00の間は駅前にバスしか入ってはいけない区域が設定されたが、バス会社は本数を増やすという負担を強いられた。

中村文彦・・・横浜国立大学大学院工学研究院 教授

専門分野：都市交通計画、交通施設計画、都市計画、

研究課題：地域計画都市におけるバス輸送の役割

都市における交通需要マネジメントの適用可能性

都市公共交通の政策論

交通を踏まえた土地利用計画規制の有効性

発展途上国における都市交通と都市計画

日 時：平成 22 年 9 月 1 日（水）

場 所：福岡市タクシー協会

取材先：（社）福岡タクシー協会 安川氏（副会長）、宮崎氏（専務理事）

担当者：BRT 班 吉田

内 容：福岡交通圏におけるタクシーの地域計画

1. タクシー事業の適正化・活性化の推進に関する基本的な方針

（1）福岡交通圏の現状

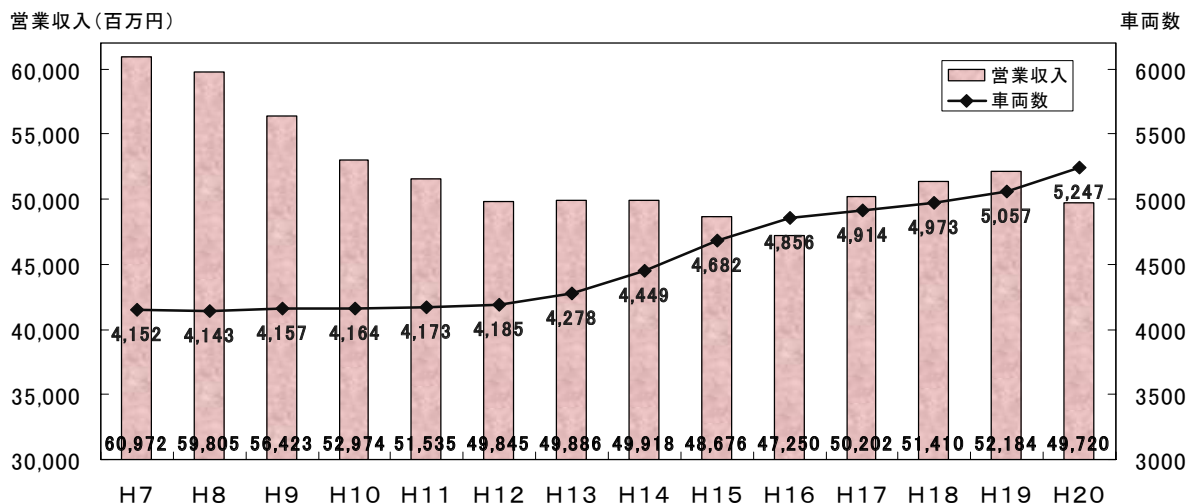
①輸送実績及び車両数の推移

- 福岡交通圏における年間の総運送収入は、平成 2 年度から平成 8 年度にかけて 600 億円前後で推移していたが、平成 9 年以降は、減少に転じ、規制緩和直前の平成 13 年度には 498 億円にまで縮小している。

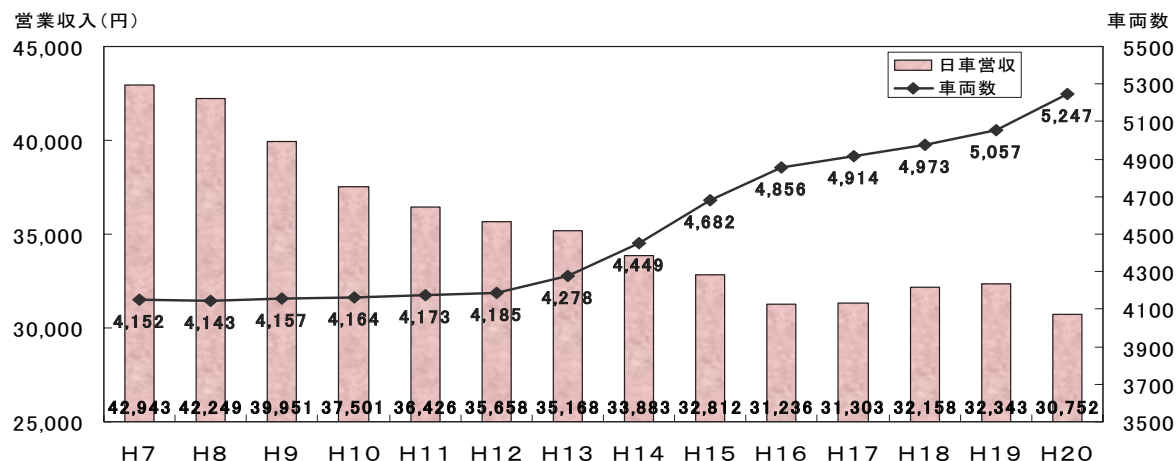
また、この様に変化激しい状況の中で需給調整規制の撤廃を柱とした規制緩和が行われた。その結果、福岡交通圏においては 9 事業者（現在は許可後の増車により約 400 両）の新規参入と既存事業者による増車により、現在の車両数は規制緩和前と比べて約 1,000 両増加している。

このため、平成 20 年度と平成 13 年度の総運送収入は大差ないものの平成 20 年度の 1 日 1 車あたりの平均運送収入は平成 13 年度と比べて 4,200 円ほど減少している。

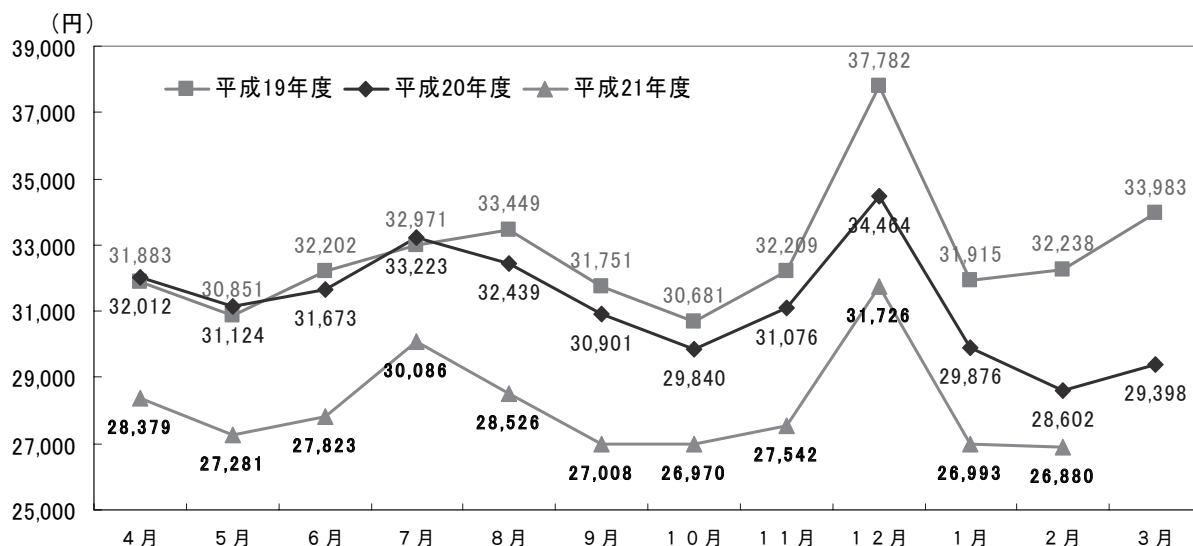
（表 1：車両数及び総運送収入の推移）福岡交通圏



(表2：車両数及び1日1車あたり平均運送収入の推移) 福岡交通圏



(表3：最近3力年の1日1車あたり平均運送収入) 小型車 協会会員データ



②タクシー乗務員の労働条件

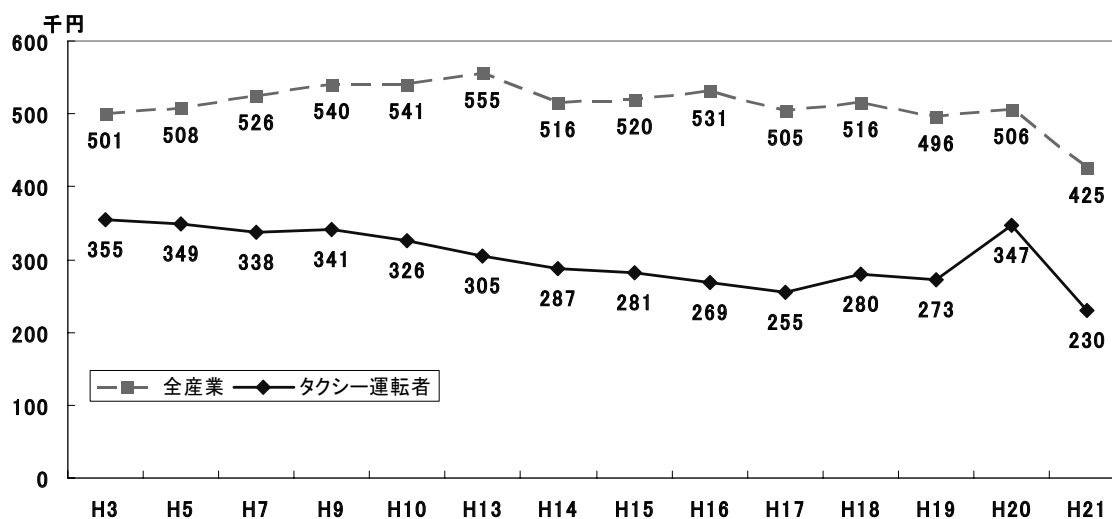
- ・ タクシー乗務員の収入に直結する1日1車あたりの平均運送収入は、平成2年度から平成8年度にかけて4万円代前半（ピーク時は4万4千円）で推移していた。しかし、その後は輸送需要の低迷とともに減少に転じ、規制緩和直前の平成13年度には3万5千円まで落ち込んでいる。

平成14年以降は規制緩和による車両数の増加が影響し、平成20年度は、更に3万1千円弱まで落ち込んでいる。このため、ピーク時に400万円を超えていた乗務員の平均年収が平成20年度は、300万円を下回る状況に至っている。

(運賃改定後における労働条件の改善状況報告：記者発表資料から)

また、昨年秋以降の世界的な経済危機による需要の低迷は深刻で平成21年度の1日1車あたり平均運送収入は、前年度と比べて更に11%程度の落ち込みが確実な状況にある。

(表4：福岡県におけるタクシー乗務員の平均年収の推移)

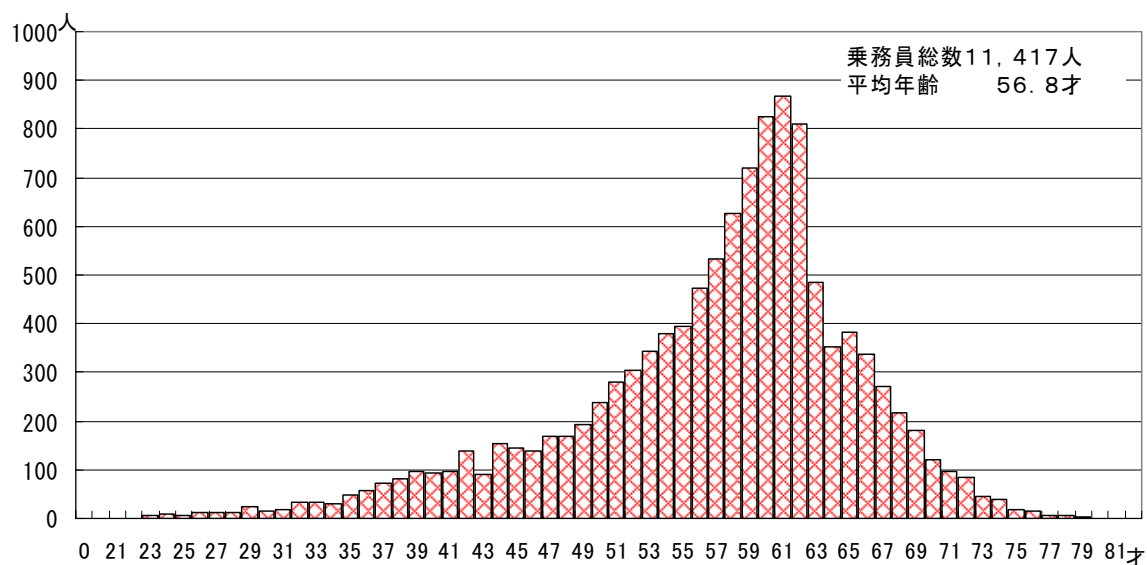


③タクシー乗務員の高齢化

- 福岡交通圏におけるタクシー乗務員の年齢構成は下表のとおり、60代前半を頂点としたピラミッド形になっている。明らかに、望ましい世代交代が行われていない状況がうかがえる。

また、新規登録運転者の年齢構成も概ねこの形で分布していることから、今後も世代交代が進まない場合は、5年から10年後を目処に深刻な乗務員不足が心配される状況にある。

(表5：福岡交通圏におけるタクシー乗務員の年齢構成)



④交通問題の顕在化

- ・ 福岡交通圏は、夜間の中洲地区やＪＲ博多駅に客待ちタクシーが集中するため、周辺道路の渋滞が深刻な都市問題として、クローズアップされている。
地域における円滑な交通の確保という観点から、もはや見過ごすことの出来ない状況に至っている。

この為、中洲地区では、１,３００万円の費用を投じてガードマンと指導員、合同による街頭指導活動を実施（２０年９月～１１月）
また、ＪＲ博多駅でも客待ちタクシーの集中による渋滞緩和策として
ショットガンシステムの実証実験（２０年１１月）及び、ナンバープレートの末尾
（奇数・偶数）による入場規制（２１年１１月）を試験的に実施した。

⑤適正車両数

○第１回特定地域協議会において提示された適正車両数

- ・ 実働率を９０％とした場合 → ４,０４０両
- ・ 実働率を８５％とした場合 → ４,２８０両

（２）地域計画を策定するにあたっての基本的な考え方

- ・ 福岡交通圏でのタクシー事業の現状は、前記のとおり、輸送需要が低迷する中で需給調整規制が撤廃された。
加えて、相次ぐ新規参入と増車による供給過剰が顕著になった。
その結果、収益基盤の悪化のみならずタクシー乗務員の労働条件の低下をまねいた。
客待ちタクシーが繁華街や主要鉄道駅に集中するため、周辺道路の混雑が深刻な都市問題として、クローズアップされている。
このような状況は、地域における円滑な交通の確保という観点から、もはや見過す事が出来ない状況にある。
タクシー業界は公共性の高いサービスを提供する者としての社会的責務を果たす必要を強く迫られている。

- ・ 一方、タクシーは、昼夜を問わず２４時間体制で需要に応じることができる身近で便利な乗り物である。国民生活や経済活動に欠かすことのできない既に定着した存在でもある。
今後も高齢化社会の進展に伴い、マイカーを利用できない高齢者の需要が見込まれる中、ドアツードアの個別輸送が可能なタクシーの社会的重要性は、更に高まるものと思われる。
又、観光立国を推進する国や地方自治体等の取組みを支える観光の担い手として、その役割は更に増すと期待される。
地域社会のニーズに合致したサービスを提供することにより利用者の高い満足を得ることがタクシーの活性化に繋がるものと考えられる。
タクシー業界は、利用者を選択され、また、細やかでより質の高いサービスが提供されるよう地域全体で取り組むべきである。

-
- ・ タクシーは、国民生活や経済活動に欠かすことのできない重要な役割を担っている。このことを踏まえ、特に供給過剰がもたらしてきた様々な問題やタクシーに期待されている課題の中から、タクシー事業の適正化及び活性化に資する以下の項目に絞って取り組む。取組みに際して、タクシー事業者団体は特別措置法に基づきタクシー事業の適正化及び活性化に資する必要な措置を講じるとともに中心的な役割を果たすものとする。

併せて、協議会関係者は、相互に連携を図りながら協力するものとする。

- ①タクシーサービスの活性化及び良質な輸送サービスの提供
- ②交通問題の解消
- ③労働条件の改善及び高齢化対策
- ④供給過剰対策
- ⑤安全の維持・向上

- ・ また、供給過剰の解消に取り組む場合には違法な車両による運転代行やタクシー行為等にも留意する必要がある。

なお、協議会は地域計画の進捗状況について、検証・評価を行う。

加えて、関係者に対して事業の進捗を促し、また、協議会に参加していない構成員以外のタクシー事業者に対しても地域計画の実現に協力するよう要請するものとする。

また、協議会は、必要に応じて地域計画の見直しを行うものとする。

2. 地域計画の目標

(1) タクシーサービスの活性化及び良質なサービスの提供

- ・ 輸送需要の低迷に対処する為には、多様化する利用者のニーズに沿った新たな輸送サービスの提供やサービス水準の向上を図ることが重要である。

毎年実施している利用者アンケートを活用する。

そうした取組みから、タクシー事業者が課題の抽出を行うと共に優先順位の高いものから順に実現化に向けた取組みを実施する。

- ・ 福岡市を中心としたコンベンションの誘致や海外からの観光客が年々増加している。こうした現実を踏まえ、タクシー業界としても地域の経済活動を支える業界団体の一員として、福岡交通圏を訪れるお客様に細やかで良質な輸送サービスを提供する。

その一例として、500名のプレミアムタクシー乗務員を育成する事業を継続して取り組むこととする。

特に、平成22年度は、大型クルーズ船の入港が去年の約3倍に増える予定であることに備え、プレミアムタクシー乗務員を対象に観光客へのホスピタリティと観光知識の習得を目的とした研修を実施する。

併せて、外国語が話せない乗務員でもコミュニケーションが可能になる指差し通訳マニュアルを作成する。

（２）交通問題の解消

- ・ 福岡交通圏においては、供給過剰が顕著になるにつれ夜間の中洲地区や博多駅周辺等に客待ちタクシーが集中することによる交通渋滞が深刻な都市問題としてクローズアップされていることは、もはや見過ごすことの出来ない状況に至っており、これら交通問題の解消策の一環として社団法人福岡市タクシー協会は、タクシー業務適正化特別措置法に基づく適正化事業の実施に向けて必要な調査・検討を行うものとする。

また、当該事業の指導・監視業務を円滑にするため、夜間の交通渋滞が深刻な中洲地区周辺道路の定点観測や客待ちタクシーが集中するＪＲ博多駅等における入場制限等の必要性についても検討を行うものとする。

（３）労働条件の改善及び高齢化対策

- ・ 福岡交通圏における平成９年度から平成１３年度にかけてのタクシー乗務員の年収の落ち込みは、輸送力が温存された中での輸送需要の低迷によるものであるが、その後の落ち込みは、規制緩和以降の供給過剰がもたらしたものである。また、タクシー乗務員の高齢化は、分析可能なデータは無いものの経験知から年収の落ち込みとともに生じたものと言われている。

この相関する二つの問題の解決にはタクシー乗務員の収入を可能な限り回復させる手立てが重要であることから、福岡交通圏のタクシー事業者は、労働条件の一層の低下を招かないよう、新たな需要の喚起や事業の効率化等を総合的に進めると共に特別措置法制定の主旨を共有し、根本的な改善策に取り組むものとする。

（４）供給過剰対策

- ・ 福岡交通圏においては、供給過剰が客待ちタクシーの集中による交通渋滞や労働条件の低下等の諸問題を招いている。

タクシー事業者は、公共性が高いサービスを提供する者としての社会的責務を果たす必要があるとの認識から、これら諸問題の解決に向けてタクシー事業の適正化及び活性化を図るための総合的な取組みを進めて行く方針であるが、今年度の輸送需要の落ち込みが過去に例を見ない大変深刻な状況であるため、早急かつ根本的な取組みが求められる。

このため、緊急的な改善策として、タクシー乗務員の収入に直結する１日１車あたりの平均運送収入を平成１３年度当時（３万５千円）の実績値まで回復させることを目標とした短期的又は中期的な供給過剰の解消に努めることとする。

なお、この場合に九州運輸局が提示した適正車両数を斟酌することが重要であり、取組みに際しては、個々のタクシー事業者の適正な競争を阻害することのないよう細心の注意を払うとともにタクシー事業者の自主性を尊重する。

また、供給過剰の解消に伴いタクシー運転者が職を失うことに繋がらないよう特段の留意が必要である

(5) 安全性の維持・向上等

- ・ この他、地域計画の目標を達成するため「事業用自動車総合安全プラン2009」における事故削減のための取組みやデジタル式GPS-AVMを活用した迅速な配車や運行管理の高度化事業及び子育て支援タクシー等、利用者の多様なニーズに応じたサービスの提供等については事業者各自が特定事業計画に基づき実施するものとする。

3. 地域計画の目標を達成するために行う特定事業その他の事業及びその実施主体に関する事項

- ・ 前項の目標を達成するため、福岡交通圏のタクシー事業者が実施主体となって取り組むべき特定事業の具体例及びタクシー事業者がタクシーサービスの活性化や良質な輸送サービスの提供が円滑に行えるよう、又、タクシー事業の適正化を図る観点から、社団法人福岡市タクシー協会及び個人タクシー事業者団体が取り組むその他の事業は次のとおりとする。

なお、タクシー事業者が実施する特定事業の実施時期については、可能な限り、特定地域指定期間内の早い時期に実施出来るよう設定するものとする。

(1) タクシー事業者が実施主体となる特定事業

<具体例>

①利用者サービスの向上に資する事業

- イ、利用者の選択性の向上に資するため、サービス内容や基本的な情報提供の充実を図るためのホームページの開設
- ロ、電子マネー、ICカード、クレジットカード決済器の導入及び他の輸送機関との連携による総合交通ネットワークの構築
- ハ、優良乗務員の養成

②情報通信技術の活用による運行の管理の高度化に関する事業

- イ、デジタル式GPS-AVMを活用した無線配車の効率化及び運行管理の高度化
- ロ、デジタルタコグラフを活用した運行管理の効率化及び運転者が行う業務の省力化

③利用者の特別の需要に応じるための運送の実施に関する事業

- イ、子育て支援タクシーの導入及び拡充
- ロ、妊婦支援タクシーの導入及び拡充
- ハ、ケア輸送サービスの充実
- ニ、ユニバーサルデザイン車両の導入
- ホ、観光タクシーの企画・販売
- ヘ、観光タクシー乗務員の養成
- ト、観光コンベンションビュローが主催する観光従事者研修の受講
- チ、通訳コールセンターの活用

④環境問題への貢献

イ、ハイブリッド車及びEV車等低公害車の導入

ロ、アイドリングストップ車の導入

ハ、アイドリングストップ運動の実施

二、グリーン経営認証の取得

⑤労働条件の改善

イ、賃金制度の見直し

ロ、防犯カメラの導入

ハ、防犯仕切り版の導入

⑥安全性の維持・向上（事業用自動車総合安全プラン2009）

イ、ドライブレコーダー・デジタルタコメーター等を活用した運行管理
の高度化及び乗務員教育の実施

ロ、アルコールチェッカーの導入

ハ、運輸安全マネジメント講習の受講

二、安全運転講習会の受講

ホ、交通事故〇運動の実施

（２）タクシー協会が取り組むその他の事業

○タクシーサービスの活性化及び良質な輸送サービスの提供

①プレミアムタクシー乗務員の育成事業（継続事業）

<事業概要>

・利用者に細やかで良質なタクシーサービスが提供できる他の模範となる乗務員を養成するため、一定の資格（過去１年間に無事故無違反

・事業者の推薦等）を有する乗務員を対象に接遇を基本とする３日間の研修と１日間の観光研修を行うものです。

なお、プレミアムタクシーとは、４日間の研修を修了した乗務員が統一の制服を着用し、かつ、博多織の原点と言われている五色献上柄をモチーフとしたラインが入った車両で運行するタクシーです。

・上記の取組みに併せて、海外からの観光客に言葉の点で不便を感じさせないよう、３カ国語の指差し通訳マニュアルを作成する。

<実施時期>

・研修

平成21年度 2回（第1回は終了済）

平成22年度 3回～4回

平成23年度以降 1回～2回

・指差し通訳マニュアルの作成

平成22年3月末まで

②利用者の選択性の向上を推進する事業

<事業概要>

- ・ 利用者の選択性の向上を推進するため、タクシー事業者個々のサービス内容や基本的な情報を分かりやすく紹介するため、社団法人福岡市タクシーのホームページを充実する。

<実施時期>

平成22年8月まで

③多様化する利用者ニーズやマーケットを把握する事業

<事業概要>

- ・ 上記の取組みに併せて、利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応した運送サービスの提供が円滑に行われるようタクシー事業者が取り組むべき課題の抽出及び新たな輸送サービスメニューの創設を探ることを目的としたアンケート調査を社団法人福岡市タクシー協会のホームページを活用して実施する。

<実施時期>

平成22年8月まで

(3) 個人タクシー事業者団体が取り組むその他の事業

○優良個人タクシー事業者認定制度（マスタース制度）の促進（継続事業）

<事業概要>

- ・ 個人タクシー事業者がその使命を自覚するとともに多様なニーズに対応できる最高ランクの個人タクシーを目指す事業

なお、マスターの認定を受けるためには1年毎に「ひとつ星」から「ふたつ星」の認定を受けた後に有識者で構成される「マスター認定委員会」の厳しい審査をクリアしなければなりません。

また、称号を得たマスターは「やさしさと安心を乗せて走ります」を合い言葉に高品位のサービスを提供する個人タクシーの最高ブランドとしての宣言をし、タクシー事業に努めます。

(4) タクシー協会及び個人タクシー事業者団体が共同で取り組むその他の事業

○タクシー業務適正化特別措置法に基づく適正化事業に関する調査等

<事業概要>

- ・ 客待ちタクシーが集中する繁華街等における街頭指導や乗場管理の円滑化を図る為、タクシー業務適正化特別措置法に基づく適正化事業を実施するための調査事業。

<実施時期>

- ・ 可能な限り早い時期

(5) その他の事業として実施する事業再構築の推進

- ・ 福岡交通圏の現状は、1. の(1)で示したとおり、供給過剰が進展する中、今日の景気の低迷がデフレギャップをなお一層拡大させ特に労働条件の悪化につい

ては放置できない状況に至っている状況を鑑みると、タクシー事業者は、特別措置法制定の主旨に沿って、特定事業と相まった減車等の事業再構築に取り組む必要がある。

事業再構築の推進にあたっては、経営上のリスクのみならず供給輸送力の減少に伴う利用者への影響度等にも留意する必要があるため、下記のとおり短期的又は中期的な実証実験を実施することとする。

なお、この実験の効果を考慮すると出来るだけ多くのタクシー業者の参加が望ましいところであるが、この場合にタクシー事業者個々の適正な競争を阻害することのないよう細心の注意を払うとともにタクシー事業者の自主性を尊重するものとする。また、タクシー協会は実験結果の分析及び評価測定に協力するものとする。

<事業概要>

- ・ 短期的事業 → 供給輸送力を削減した場合の影響調査及び1日1車あたり営業収入に係る寄与度調査並びに中洲地区における客待ちタクシーの改善度調査
- ・ 中期的事業 → 上記調査結果を踏まえたうえで事業再構築（減休車）との効果的な組み合わせの検証

<実施時期>

- ・ 短期的事業 → 平成22年4月の1ヵ月間（月曜日のみ）
- ・ 中期的事業 → 上記の実証実験の分析及び評価測定後

<バス（BRT との関係）>

中央のバス路線と同じレーンを走る事は問題ないが、その条件として常設のタクシー乗り場を確保できること。

(社)福岡市タクシー協会・・・昭和31年設立

タクシー事業の使命である安全輸送と接客サービスの向上を柱として活動

加盟者数：法人 100 社、4,973 台、個人 1,782 台
計 6,755 台（福岡市タクシー協会HP より引用）

日 時：平成 22 年 9 月 3 日（金）

場 所：西日本鉄道㈱本社 6F 応接室

取材先：We Love 天神協議会 木本氏(事務局次長)、
榎本（九大院都市・建築学 博士（出口ゼミ））

担当者：BRT 班 大坪、渡辺、見村

内 容：WLT で検討中の天神地区交通のあり方及び今後の課題

議事メモ（○：WLT、▲：BRT 班）

▲ （セミナーの概要、BRT 班の検討状況を説明）WLT でも同様の検討を行っている
と理解しているが、実現に向けての課題等を教えていただきたい。

○ （榎本氏から資料で説明）まずもって、「交通」が地味な存在であり、市民の理解の
得にくいものであるという発想からスタートしている。

○ しかしながら、「住む」「憩う」「働く」「買う」など、人間の生活は「移動」するこ
とで成り立っており、「交通」はそれらを繋ぐ役割をもつ生活には欠かせないもので
あるが、少子高齢化や地球環境問題から派生する持続可能性などといったきれいごと
だけでは、人は動かない。理想（夢や大きな将来ビジョン）を描き、市民全体で共有
することが重要。

○ 世界的にも「良いまち」と言われる都市は、「趣」「賑わい」「もてなし（アクセス、
移動容易性）」などの面においても「交通」が一定の役割を果たしており、まちの将
来と交通は一緒に考えるべきという発想で、WLT において天神地区から見た交通の
あり方を検討しているところ。

▲ 具体的な検討状況は？

○ 一旦概要を取りまとめ、福岡市へ提言した。現在は、提言内容を深掘りしているこ
ろ。

＜提言内容の骨子＞

- 天神地区の賑わいを持続するための「モビリティデザイン」を描く。
 - ・ 動線管理（各交通手段のスペース確保）
 - ・ 溜り空間管理（歩行者空間、駐輪・駐車スペース）
 - ・ 優先順位管理（歩行者、自転車、バスを最優先とするも少しずつ譲り合
う）
 - ・ 需要管理（自家用車への過度な依存は抑制）⇒プライシング（運賃・駐
車料金）

○ 都市計画と連動が重要であるため、福岡市の都市計画達成への支援を行っていく。

〔道路体系の再整理〕

- ・ 現在の幹線道路ネットワークを保持、自転車走行空間を確保
- ・ 明治通に昭和通のバスを集め、トランジットモール化（AM7～PM7）
- ・ 自動車は昭和通へ集め、側道（アクセス車線）を導入し、渋滞対策
- ・ 渡辺通の中央走行バス専用車線導入

〔広域的駐車管理の導入〕

- ・ 「まちなか」内の駐車場を一元管理し、位置、料金、出入、運営などを
相互調整し、効果的に自家用車を管理
- ・ まちなかエリアは高駐車料金化し、フリンジへ誘導

- ・ 現行附置義務に上限のキャップをかけ、一部附置義務を税金化し、フリンジ等の開発資金へ充当

[その他]

- ・ 渡辺通以外の南北幹線道路の建設
- ・ マルチモーダルマネジメントとして、都市高速料金、駐車料金、公共交通料金を総合的に検討し、歩行者＞自転車＞バス・電車＞車というインセンティブを検討
- ・ コミュニティサイクルは、マーケット、必要性、効果など現時点では疑問点が多いため、今回は非採用

▲ 現状において、バス優先・自動車抑制に関しては、利用者から不満がでるのではない。実際、天神で買い物をする場合、駐車場料金が無料もしくはそれと同等となるが、家族5人がバスを利用した場合、バス代は往復で1,000～2,000円程度かかることとなる。

- そのとおりであるが、当初きれいごとではないと言ったが、そのためにも、持続可能性や環境をキーワードにした市民全体でのビジョンの共有が重要と考えており、そのためにも行政を巻き込んで展開していく必要があると考えている。
- また、WLTでも今後の検討課題としておりマルチモーダルマネジメントを行い、優遇をしていく必要があると考えている。

▲ 渡辺通の中央走行バス専用路線の設定については、具体的課題はあるか。

- 決めようであるため、完全な軌道敷としない限りは、大きな課題はない。渡辺通に関しては、タクシーが左側や交差点を独占し、1車線塞いでいることが問題。タクシーの整理（ルールづくり）と信号の連携を工夫すれば、中央にバス専用路線を設定しても、渋滞は起こらないと考えており、現在は詳細を分析中。

▲ BRT班の提案するBRTでのインナーリングの形成については、どのように評価するか。

- WLTとしても賛成である。実施できた場合は、インナーリング内の資産価値が格段に上昇するうえ、天神・博多駅等の拠点からの回遊性が格段に向上するため、観光客等へのもてなしにも大変有効であると考えている。

▲ インナーリングを形成した場合、フリンジパーキングは、その一回り外側が有効となるのか。

- 実際WLTでも会員のみへの社会実験として、赤坂などをフリンジとして実験してみたが、あまり有効ではなかった。実際には、今泉などにコインパークが大量にあり、実質のフリンジパーキングエリアとなっている
- 提言したエリア内駐車場の一括管理にしても、収益目的の駐車場事業者がいる以上、実現は相当困難であるとも考えている。

▲ やはり、民間レベルでの高い合意形成が重要であるということか。

- そのとおり。それに加え、行政（福岡市）の強いリーダーシップも必要である。パリやニューヨークは勿論、東京駅周辺にしろ、富山市にしろ実際実現している都市もある。国の仕組みを理解していて、どこをどうすれば補助金が得られるということを知っていることが強みになるのかもしれない。

▲ 市民の意識の高揚と財源が地域にあれば可能ということか。

○ その通り。

6 所 感

○ 福岡市都心部での BRT 整備の実現可能性は高いと感じた。

○ 提言に向けては、以下の点が課題か。

- ・ 中村先生に指摘を受けたアウターリングの BRT 化をどうするか。

- （都市交通ネットワークの理想イメージは？）

- ・ 市民の意識高揚策やマルチモーダルマネジメントを誰が担うと成功するか。

We Love 天神協議会・・・福岡市天神地区のエリアマネジメントを行う団体。

平成 18 年 4 月設立。

日 時：平成 22 年 10 月 4 日（月）
場 所：九州大学 森田昌嗣パブリックデザイン研究室
取材者：九州大学 統合新領域学府 森田昌嗣教授
担当者：パブリックデザイン班 池田、松尾、矢野、和田、李
内 容：パブリックデザインとまちづくり

問1

世界や九州で統一されたサインを作ることは可能か。また統一規格のサインを普及させる場合、課題になることは何か。

回答

ISO が定めた国際規格のピクトグラムがすでに存在するので、それを全てのサイン設置者が採用すれば可能。しかし、統一された機能的で分かりやすいサインが、必ずしも魅力的なサインであるとは言えないこともある。また、サインを採用する際も、「統一すべきサイン」と「地域の独自性を大切にしたいサイン」との区別が難しい。特に禁止性の強くないサインに関しては、統一するか否かで意見が分かれることが多い。

課題としては、サインの統一に関して設置者側の理解がまだ無いことが挙げられる。サインは、設置によって生じる利益を目算しにくい。そのため、効果的なサイン計画が重視されないことが多い。また、河川のように管理者がまたがる際、横のつながりがいないため、統一サインの導入がなされないこともある。管理者が複数存在する場合は、主たる設置者を明確化しておくことが、設置したサインの管理の際にも重要になる。

問2

都市のサイン情報の過不足を評価する尺度や方法はあるのか。また、その尺度を作るとすれば心がけることは何か。

回答

効果的な尺度や方法は現在のところ、存在しない。尺度を作る際には、問1で述べたように、統一すべきサインとそうでないサインを区別するパラメーターが必要になる。現状として、都市にはサインの過不足が存在する。例えば道案内標識の数に比べて違反標識の数は圧倒的に多い。また、たとえサインが設置されていても、管理が行き届いておらず、意味をなしていないこともある。

問3

パブリックデザインによって福岡のまちが持つ魅力を活かすことは可能か。また、それを長く継続するために大事なことは何か。

回答

マイナスのサインを減らして、プラスのサインを増やせば、福岡の魅力を活かすことは可能である。プラスのサインとは、デザイン自体が魅力的なサイン以外にも、設置すること

によって外来者の方の利便性が増すサインや、魅力的な景観を作り出すサインも挙げられる。さらに、サインがあった方が魅力的な場合もあれば、サインがない方が景観として魅力的な場合もある。サインを設置する際に、何がまちの主役で何が脇役なのか吟味することが重要になる。

サインによる魅力を長続きさせるためには、設置時に住民の方にも参加してもらい、サインへの理解・関心を持ってもらうことが大切。「自分たちのサイン」という意識をもってもらい、管理に積極的に参加してもらうことが、サインの維持に重要である。

問4

サインによるパブリックデザインではなく、携帯端末を利用した案内などにより、サインを最小限にしていくことは可能か。

回答

可能であり、いくつか例もすでに見られる。しかし、デジタル機器を屋外設置するのは維持・管理の面で難しい。使うときになって初めて、屋外設置された機器の故障に気付く場合も多い。また、情報のデジタル化によって生じる不便もある。例えば、端末を忘れたり、そもそも購入していなかったり、使いこなせなかったりするような人は、情報を得ることができない。情報の中には、交番や駅の場所のように、常時・誰でも分かる状態になればならない情報もある。情報のデジタル化の際には、デジタル化する情報の取捨選択を行い、アナログなサインと組み合わせて使っていくことが必要になるだろう。例えば、おおまかな情報はアナログなサインの形で提供し、より詳細な情報が必要であれば携帯端末を利用する、といった例が考えられる。

問5

左側通行を守らない自転車に対し、パブリックデザインの視点から効果のあるアプローチをすることは可能か。

回答

サインを置いても、それを守る土壌、文化が必要になる。まず、ルールの啓発等で自転車は車道だという認識を人々に持ってもらうことが大事。自転車と歩行者が分離している状態を習慣化する必要がある。

問6

パブリックデザインとして、もてなしを上手く表現(計画)していくコツはないだろうか。

回答

まず、すべてをアピールするのではなく、まちの何が主役で脇役なのかを明確化すること。まずサインを出す時のアピールの度合いをよく検討する必要がある。過剰にサインがあっても魅力的ではないし、商店街よりも、商店街だというサインの方が目立っているのは本末転倒である。また、どれくらいのスパンで考えるべきかも重要。百年のスパンで考えるべ

きことなのか、一時的に目立てばいいものなのか、検討する必要がある。サイン計画の際には、何を、どんな風に主張し、そしてそれは誰のためなのか、何のためなのかを常に意識することが重要である。

森田昌嗣・・・九州大学 統合新領域学府・副学府長、感性融合創造センター長

専門分野：パブリックデザイン（公共デザイン）、生活空間デザイン、
インダストリアルデザイン、デザイン評価

研究課題：広場・街路・施設等の公的空間（パブリックスペース）は、利用者とさまざまな物的要素（都市環境装置、アーバンエレメント）によって生活の場が形成されている。都市環境装置には、街路本体、橋梁等の都市基盤装置と、街路灯、ベンチ等のストリートファニチュアや案内誘導のためのサインなどの都市活動支援装置に大別される。これら都市環境装置がパブリックスペースの生活面と景観面に果たす役割に着目し、人と都市環境装置相互の最適な関係をデザインするパブリックデザイン方法に関する基礎的研究および具体的なプロジェクトの開発・計画・設計を進めている。また最近は、生活空間デザインに関するエレメント開発、住環境計画、章環境計画、並びに地域産業活性化のためのデザイン支援研究などにも着手している。

日 時：平成 22 年 10 月 12 日（火）
場 所：西日本鉄道(株)本社 6F 応接室
取材先：西日本鉄道（株） K 氏、N 氏（自動車事業本部営業部）
担当者：交通ネットワーク班 櫛間 （オブザーバー：九州大学 谷口教授）
内 容：公共交通ネットワークとしてのバス事業について

交： ネットワークの選定について範囲をどう決めているか？

新規に路線を認定した箇所を選定から決定までのプロセスをご教授頂くと幸いです。

西： 路線については、外部環境の変化、一般的陳情、お客様センターに寄せられた要望などを参考に既存路線との兼ね合いを検討し、きめている。
新規にバス停を作ろうにも現在は事前に地権者の承諾書が必要なので、新たな路線は引きにくいのが実状である。

交： 決めたネットワークはユーザーにとってどういう点でメリットがあるのか？
また、メリットが無いとしたらどうすればよいと思うか？

西： （メリットが何を指すのかは漠然としてわからないが）事業としての採算もあり、その範囲の中でお客様の要望に答えていきたいと考えている。

交： 採算性はどうやって決めているのか？

西： 路線毎に決めている。

交： それはどうやってわかるのか？定量的な判断は出来るのか？

西： ICカードでのデータ蓄積やバスカードでのデータ把握で行っている。
そうした、利用者数や利用時間、運転手のローテまで含めた中で路線を決めている。

交： 主要な結節点を決めて、ネットワーク毎に色分けをして（バス停 or バス本体）パッと見てどこに行くか分かるようにすれば利用者は使いやすいと思うがそうは出来ないのか？

西： 車両の配置、臨時便の対応等もあり現行では困難。

交： もし、出来ないとすれば出来ない理由は何か？

どうすれば出来るようになると思うか？

西： 既存路線のままでは運行効率の悪化が懸念されるので、抜本的系統の見直しなどが必要と思われる

交： 上下分離でバスを自治体で買い上げるという考え方もあるが…

西： それならば、勿論問題ないでしょうが…

交： バスでだけの話ではないが、日本は公共交通料金が高いとの指摘もあるがなぜ高いのか？

勿論御社は100円バスを運行しているので高いという意識は無いと思います。
ここは、乗り換えで料金が追加されることで高くなっていく事についての話です。

西： 料金については許認可で決められていますし、乗り換えについてはそういったお話は理解できますが、やはり採算性の問題もありますので…
日本は事業ベースで公共交通をやっているケースが多いので、低料金での経営が厳しいのではと思われる。

交： 例えば商業施設や病院などバスを利用することで利益を得ているところから支援を受けて、ラッピングバスにしてもいいと思うが、運行費用をまかなうことは出来ないのか？

西： 現状でもそういう取り組みを行っているところはある。
あくまでも採算が必須であるがマリノアとかやっているところもある。

交： 乗り換え料金について！距離制で初乗り料金なしの提言を行おうと考えているが・・・特に！ICカードの普及からシステムを変更すれば可能だと思うが…

西： 採算性で問題が出てくるのでは、現行では難しいと考える。

交： 距離制でなくゾーン制ではどうか？

西： （現行でも一部行っているが、）ゾーン制の方が実現性は高いと思う。

交： もし、事業者間の料金を一元化することとなれば、料金収入で経営を行っている現状の事業者の統廃合へと進む事も想定されるが、可能だと思うか？

西： …

交： 赤字路線に補填を行う現在の制度への、バス事業者としての見解。

①制度の問題点

②代替えの理想とする制度

西： ①事業として捉えるのであれば止むを得ないのではないかなと思う？

②…、現行制度を維持するのであれば特に思い当たらない

交： 国では、3年前から路線維持合理化補助金（インセンティブ措置）の制度を行っているが、この制度の問題や要望がないでしょうか。

西： もっと補助金額を増大にすべきだと考える。地方の自治体は疲弊しきっており、路線維持をしたくても財政的にできない自治体もあろうかと思われる。

交： 今回BRTの提言を行おうと考えているが、実現するに当たって何か問題は出てくるか？

西： 当方としては、願ってもない話だが（一般の方やタクシーなどで）難しいのでは？

交： 今回の提言では、アウターリンクとして市内にバスが入らないような考え方もとっており、中央分離帯にバスとタクシーを共存を考えている。

西： バス利用者の中には、高齢の方など乗り換え自体に対する抵抗が強い傾向もある。

郊外部から座って行けるのに、目的地である中心部に行く途中で乗り換えるというのは難しいかも知れない。

交： 公共ネットワークを担う者として、他の者（鉄道、地下鉄、タクシー、ユーザー）に対して何か言いたいことはありませんか？

西： 特にありません。

交： 許認可を持っている者（交通管理者、道路管理者、運行管理者）に対して要望、又はこうしたら公共交通が良くなるという提案があれば御教授願います。

西： 特にはありません。

交： 許認可に時間が掛かるとかはありますか？

西： 従前から1ヶ月前となっている。早くなるには越したことはないが…

交： 許認可を自治体に降ろせば新規に路線を引く時に地域の話とかも風通しが良くなるのでは？重要案件だと国は中央に聞いていると思うが、自治体だと許認可のスピードアップにつながると思うが

西： そういうプラス面が出てくればいいことだと思う。

西： 苦情というわけではないが、公共交通を担うと言いながら駅構内の利活用について上物の占有や使用料を徴収されているのが実態です。（国道は取っていなかったと思うが…）

ネットワークというのであれば、公共交通を担うのであるから、そういった部分は皆さんで考えていくべき事かも知れないと思う。

交： ありがとうございました。

西日本鉄道（株）・・・福岡を本社に持ち、西鉄グループの中心となっている会社。

従前はプロ野球球団も所有していた鉄道・バス事業を主たる事業として営んでいる

特に、バスは日本一の車両保有台数を誇り地域に密着した公共交通を担っている。

日 時：平成 22 年 10 月 20 日（水）

場 所：特定非営利活動法人 通院送迎センター「ステップ福岡」 本部事務所内

取材先：ステップ福岡 中村氏、落合氏、野田氏

担当者：交通ネットワーク班 藤吉、藤田、（オブザーバー：九州大学 谷口教授）

内 容：福祉有償運送の現状と課題

ス・・・ステップ福岡 交・・・交通ネットワーク班

交：福岡市における福祉有償運送の現状について教えてください。

ス：福祉有償運送とは NPO 等が、高齢者や障がい者で一人では外出することが困難な方に対し、白ナンバーの自動車により有償で移送するサービスを行うことです。

料金は、福岡市の場合、タクシー料金の概ね二分の一までです。利用者は一人では外出が困難な方で、高齢者では介護保険要支援以上、障がい者では障がい者手帳をお持ちで、あらかじめ会員登録をした方です。

交：ステップ福岡の現状等について教えてください。

ス：もともと私たちも透析患者でした。ステップ福岡は、元気な透析患者が弱った透析患者を助け合おうというのが始まりでした。

はじめはスタッフも透析患者だけでしたが、いつ体調が悪化するかわかりませんし、一人の患者さんに対して 3～4 人のスタッフが必要ということで、患者さんに合わせてボランティアスタッフも募集するようになりました。NHK FM などメディアで事業紹介、募集をしていただいています。

ボランティアスタッフの方の 10 名は発足当初からですので、10 年ほどスタッフをされています。他のスタッフもほとんどが 3 年以上。年齢は円満退職された 50～60 代の女性が多いです。報酬を期待されてではなく、生きがいのひとつとしてボランティアスタッフをされているようです。

送迎は Door to Door で、利用者の自宅から病院まで行っています。料金は一律 1 回 400 円で、200 円はボランティアスタッフへの謝礼、もう 200 円は事務所経費です。今では透析患者だけでなく、障がい者、リハビリ患者、高齢者という方々も対象にしています。円滑に事業を行うために区ごとの座談会も実施しています。タクシーと異なる部分のひとつとして、いつも同じ人が迎えに来て、お話や相談できることもあると考えています。

交：一人の患者あたり 3～4 人のボランティアスタッフが必要とのことだが、ステップ福岡の【送迎実績概況】（下表）を見た場合、ボランティアスタッフが足りていないようだがどうしているのですか？

【送迎実績概況】

年度	延べ送迎回数 (回)	月別利用患者 (数)	月別ボランティア (人)
平成 11 年度	1,792	30	47
平成 12 年度	5,109	46	60
平成 13 年度	6,918	50	62
平成 14 年度	7,799	64	52
平成 15 年度	8,280	55	72
平成 16 年度	8,168	48	64
平成 17 年度	8,151	44	52
平成 18 年度	8,827	44	40
平成 19 年度	5,627	34	35
平成 20 年度	6,699	38	32
平成 21 年度	6,995	37	31
合 計	74,365		

(注) 月別利用患者数および月別ボランティア数の欄は、年間各月集計の最大値を記載。

ス：ボランティアスタッフは不足しています。スタッフの数が足りない日は、一人のボランティアスタッフの方に何往復してもらって、なんとか運営しています。患者の方の送迎要求をお断りしたことはありません。しかし、このような運営状態で何年も続くわけないと自覚しております。ボランティアさんが負担を背負っています。ボランティアさんの自己犠牲の上に成り立っているのが現状です。

交：制度が変わったり、規制が外れたりすると運営しやすくなる部分はどこでしょうか？

ス：福岡市福祉有償運送協議会の「利用料金はタクシーの2分の1以下」という設定金額をもう少し上げてほしい。そうすればもう少し運営しやすくなります。

福祉有償運送受講費1万2千円と研修2日間が負担です。これでボランティアが少なくなっています。講習は事業主による自主講習、社内研修で対応できるようにしてもらえれば助かります。また、任意保険の加入、車検証、無事故無違反の証明などの提出、運送に使用する車両には「福祉有償運送」という標識の添付、毎日の運行記録の整備と提出などが義務付けられており、好意で参加していただいているボランティアスタッフの方々は若干抵抗を受けられるため、ここも改善してほしいです。

「有償」という言葉にも抵抗があります。ガソリン代程度なら「無償」でもいいのではないのでしょうか。1円でも徴収すれば「有償」というのも抵抗があります。作成書類、提出書類が多く、そこに人件費がかかることも、厳しい財政状況の一因です。

交：行政から補助金や助成金などを貰わない株式会社のような事業として運営は可能でしょうか？

ス：難しいと思います。利用料金をあまりにも上げると利用できない人が増えると思います。帰りだけ利用する人も出てくるかもしれません。送迎した患者さんの数に応じて病院側から送迎の料金をいただけないかと考えたこともありましたが、病院側としては、病院がステップ福岡をお願いしているわけではなく、患者さんが病院にお願いに来ているという考えであるため難しいのが現状です。

特定非営利活動法人通院送迎センター「ステップ福岡」

【理念】

お互いが助け合う互助の精神と心の繋がりを重視する。

【目的】

内部障害者（透析患者、難病患者をはじめとした身体障害者）及びその家族の通院に要する精神的、肉体的、経済的負担の軽減を図る。

【事業紹介】

平成 11 年 10 月より、主に透析患者で、中でも高齢、ひとり暮らし、合併症による脚力の低下等で公共交通機関の利用が困難な方を、送迎距離に関わらず一律 1 回 400 円（ボランティア謝礼 200 円、事務所経費）で送迎を開始する。通院送迎支援のみに限定したボランティア会員による活動を行い、会員の持ち込み車両及びステップ福岡保有福祉車両 2 台を使用し、患者自宅から病院間の送迎を行う。

【沿革】

○平成 11 年 9 月 26 日：発足

○平成 11 年 10 月：通院送迎事業開始

○平成 15 年 11 月 5 日：特定非営利法人（NPO）取得

○平成 18 年 10 月 31 日：福岡市運営協議会にて「福祉有償運送」の協議が調う

○平成 19 年 6 月（熊本）7、9 月（福岡）：国土交通大臣認定移送サービス運転者講習受講

○平成 19 年 10 月 5 日：福岡運輸支局へ福祉有償運送登録

関係者名簿

1 受講生

No.	氏 名	所 属	グループ
1	有隅 基樹	九州旅客鉄道(株)	アジア・人材
2	有吉 孝純	北九州市	アジア・人材
3	李 ^イ 受 ^{スジン} 珍	九州大学 法学府	交通・まちづくり
4	池田 昌太	まちづくり屋さん、まちづくり NPO 法人ほっと二日市	交通・まちづくり
5	石丸 修平	プライスウォーターハウスクーパース(株)	アジア・人材
6	上田 広記	ソニー生命保険(株)	アジア・人材
7	上野 孝太郎	(株)大分銀行	アジア・人材
8	大坪 恵太郎	福岡地所(株)	交通・まちづくり
9	大村 琢磨	三菱商事(株)九州支社	アジア・人材
10	櫛間 嘉徳	九州大学 経済学府	交通・まちづくり
11	小嶋 寿見子	(株)セルブ	アジア・人材
12	定村 慎太郎	天神エフエム(株)	アジア・人材
13	重松 一俊	税理士法人重松総合会計	交通・まちづくり
14	鶴崎 泰将	(株)西日本シティ銀行	アジア・人材
15	中村 義治	福岡市	アジア・人材
16	林 謙一	アンサー司法書士事務所	アジア・人材
17	廣渡 佳衡	日本アイ・ビー・エム(株)	アジア・人材
18	福田 幸代	(有)ジャパニューノプラント	交通・まちづくり
19	藤田 耕輔	九州大学 統合新領域学府	交通・まちづくり
20	藤吉 万里	九州大学 法学府	交通・まちづくり
21	松尾 彩佳	九州大学 システム生命科学府	交通・まちづくり
22	松岡 由樹	福岡県	交通・まちづくり
23	松崎 真典	九州通信ネットワーク(株)	アジア・人材
24	見村 和嗣	九州電力(株)	交通・まちづくり
25	村山 由香里	福岡県男女共同参画センターあすばる	交通・まちづくり
26	諸永 隆晃	九州大学 統合新領域学府 (九州通信ネットワーク)	アジア・人材
27	矢野 勝久	佐賀県	交通・まちづくり
28	吉田 俊之	九州朝日放送(株) (総務省テレビ受信者支援センターへ出向中)	交通・まちづくり
29	和田 克之	九州大学 統合新領域学府 (コンダクト(株))	交通・まちづくり
30	渡辺 大輔	福岡県	アジア・人材
31	渡辺 満生	西日本鉄道(株)	交通・まちづくり

2 実行委員会

名誉会長	国立大学法人 九州大学 総長	有 川 節 夫
委員長	国立大学法人 九州大学 理事・副学長 産学連携センター長	安 浦 寛 人
委 員	社団法人 九州経済連合会 専務理事	惣福脇 亨
委 員	財団法人 九州地域産業活性化センター 専務理事	鉄 川 洋
委 員	財団法人 九州経済調査協会 理事長	森 本 廣
委 員	株式会社 西日本新聞社 代表取締役社長	川 崎 隆 生
監 事	堤公認会計士事務所 所長	堤 雅 彦
事務局長	国立大学法人 九州大学 産学連携センター教授	谷 口 博 文

3 幹事会

幹事長	国立大学法人 九州大学 産学連携センター教授	谷 口 博 文
副幹事長	財団法人 九州経済調査協会 常務理事	高 木 直 人
幹 事	社団法人 九州経済連合会 常務理事	坂 梨 正 雄
幹 事	財団法人 九州地域産業活性化センター 常務理事	田 中 耕太郎
幹 事	株式会社 西日本新聞社 特別編集委員 国立大学法人 九州大学 客員教授	溝 越 明

4 事務局

事務局長	国立大学法人 九州大学 産学連携センター教授	谷 口 博 文
	株式会社 西日本新聞社 報道センター 主事	前 田 隆 夫
	財団法人 九州経済調査協会 調査研究部長	田 代 雅 彦
	財団法人 九州経済調査協会 調査研究部次長	案 浦 浩 二
	財団法人 九州経済調査協会 調査研究部	厚 石 愛
	シーズ・クリエイションズ株式会社 代表取締役	廣 瀬 みゆき

5 開催協力

協力機関 九州大学キャリア支援センター
福岡県留学生サポートセンター

協力スタッフ 九州大学

分 山 達 也 樋 口 さとみ 大 槻 順 朗
長 池 淳 宮 越 成 彬 山 部 拓 己
城 戸 達 也 森 園 晃 介

シーズ・クリエイションズ株式会社

井 田 美 香

その他

定 村 昌 生 堤 美恵子 平 野 真寿美
野 口 大 介

検討経過

セミナー1

2010年3月29日（月） 福岡国際ホール

18:30～20:00 オリエンテーション（社会人向け）（大ホールA）

「地域政策デザイナーの役割」

谷口博文 九州大学産学連携センター 教授

20:00～21:30 受講生向けオリエンテーション（志賀の間）

2010年4月12日（月） 九州大学（21世紀交流プラザ□多目的ホール）

14:50～16:20 オリエンテーション（大学院学生向け）

「地域政策デザイナーの役割」

谷口博文 九州大学産学連携センター 教授

第1回講演会

2010年4月2日（金） ホテルオークラ福岡（平安の間）

開講記念シンポジウム

第1部

13:30～15:30 主催者挨拶 有川節夫 国立大学法人九州大学 総長

来賓挨拶 松尾新吾 九州経済連合会 会長

講座の概要説明 谷口博文 養成講座実行委員会 事務局長

講演

「グローバル経済の変容と求められる人材」

チャールズ・D・レイクⅡ アフラック日本における代表者・会長

（在日米国商工会議所名誉会頭・元USTR日本部長）

第2部

16:00～17:30 パネルディスカッション

「日本の国際競争力と人材育成」

パネリスト

チャールズ・D・レイクⅡ アフラック日本における代表者・会長

久保田勇夫 西日本シティ銀行 頭取

有川節夫 九州大学 総長

コーディネーター

谷口博文 九州大学産学連携センター 教授

第2回講演会

2010年4月19日（月） 福岡国際ホール

18:30～20:00 講演会（大ホールB）

「日本経済と地域のグローバル戦略」

中川勝弘 国際経済研究所 代表取締役理事長

(トヨタ自動車前副会長・元通商産業審議官)

20:00～21:30 講師を交えたグループ討論 (志賀の間)

第3回講演会

2010年5月10日(月) 福岡国際ホール

18:30～20:00 講演会 (大ホールB)

「九州の地域経営と人材育成」

石原 進 九州旅客鉄道 代表取締役会長

20:00～21:30 講師を交えたグループ討論 (志賀の間)

セミナー2

2010年5月17日(月) ホテル日航福岡 (志賀の間)

18:30～20:00 講演会

「街を元気にする都市交通のあり方」

小林成基 NPO 自転車活用推進研究会 理事長兼事務局長

20:00～21:30 政策提言に向けた検討会

第4回講演会

2010年5月24日(月) ホテル日航福岡

18:30～20:00 講演会 (都久志の間)

「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」

森 雅志 富山市長

20:00～21:30 講師を交えたグループ討論 (志賀の間)

第5回講演会

2010年6月7日(月) ホテル日航福岡

18:30～20:00 講演会 (都久志の間)

「九州地域の活性化に向けて」

橘高公久 経済産業省九州経済産業局長

20:00～21:30 講師を交えたグループ討論 (志賀の間)

第6回講演会

2010年6月21日(月) ホテル日航福岡

18:30～21:30 講演会 (新館ラメール)

「地域主権国家形成における地域政策デザインの可能性」

モンテ・カセム 学校法人立命館 副総長(国際担当)、

立命館アジア太平洋大学 前学長

20:00～21:30 講師を交えたグループ討議 (志賀の間)

第7回講演会

2010年7月5日（月） ホテル日航福岡

18:30～20:00 講演会 （都久志の間）

「地域活性化政策の系譜と今後の動向」

和泉洋人 内閣官房地域活性化統合事務局長

（慶応義塾大学教授・前国土交通省住宅局長）

20:00～21:30 講師を交えたグループ討議 （志賀の間）

第8回講演会

2010年7月19日（月） ホテル日航福岡

14:00～15:30 講演会 （都久志の間）

「アジアに存在する日本ー日本の国際貢献：難民」

志野光子 外務省総合外交政策局人権人道課長

15:30～18:00 講師を交えたグループ討議 （もみじの間、うめの間）

第9回講演会

2010年8月2日（月） ホテル日航福岡

18:30～20:00 講演会 （都久志の間）

「道路使用と駐車一道路交通法の考え方」

末井誠史 国立国会図書館

調査及び立法考査局行政法務調査室主任 専門調査員

（元警察庁交通局長）

20:00～21:30 講師を交えたグループ討議 （志賀の間）

セミナー3

2010年8月21日（土） ホテル日航福岡（志賀の間）

10:00～12:00 留学生へのヒアリング（留学生8名）

1	ラハマワティ ヒダヤ Rahmawati Hidayah	インドネシア	九州大学 芸術工学府
2	バン ソンイル 方 成一	韓国	日本経済大学 経済学部
3	リ ヨウ 李 楊	中国	九州大学 経済学部
4	リュウ ギョクヨウ 劉 暁陽	中国	九州大学 比較社会文化学府
5	チョウ ショウ 趙 志鋼	中国	九州大学 比較社会文化学府
6	ヨウ カ 楊 華	中国	九州大学 法学府修士
7	ブラディミル イリッチ Vladimir Ilic	セルビア	九州大学 法学府修士
8	ロウ ワイ リオン	シンガポール	九州大学 芸術工学府博士後期課程

13:00～17:00 ヒアリング報告（グループ別）

報告書の骨子決定と原稿執筆分担（グループ別）

第10回講演会

2010年8月30日（月） ホテル日航福岡

18:30～20:00 講演会 （都久志の間）

「『道州制の九州モデル』を考える」

矢田俊文 北九州市立大学 学長

20:00～21:30 講師を交えたグループ討議 （志賀の間）

セミナー4

2010年9月13日（月） ホテル日航福岡

（もみじの間：アジア・人材グループ）

（しょうぶの間：交通・まちづくりグループ）

18:30～20:00 九州運輸局担当者とのディスカッション

アジア・人材グループ

「国際観光（インバウンド）を取り巻く状況と取組み」

市川政文 企画観光部計画調整官（国際観光担当）

交通・まちづくりグループ

「公共交通の活性化・再生について」

城 麻実 企画観光部交通企画課長

20:00～21:30 グループ・チームごとの報告書素案作成の打合せ

セミナー5

2010年9月25日（土） ホテル日航福岡

（別館研修室：アジア・人材グループ）

（会議室：交通・まちづくりグループ）

10:00～17:00 集中討議・提言作成（グループ別）

「九州アジア観光戦略特区について」

田代雅彦 九州経済調査協会 調査研究部長

セミナー6

2010年10月4日（月） ホテル日航福岡 （志賀の間）

18:30～21:00 報告書素案等編集作業（グループ別）

セミナー7

2010年10月16日（土） ホテル日航福岡

専門有識者・大学関係者へのプレゼンテーション及びディスカッション （別館研修室）

10:00～12:00 中山良一 （社）九州・アジアビジネス協議会 代表理事

国吉澄夫 同協議会 理事・事務局長（元九州大学 教授）

13:00～15:00 辰巳 浩 福岡大学 工学部社会デザイン工学科 教授

グループ別討議

15:00～17:00 （別館研修室：アジア・人材G、別館会議室：交通・まちづくりG）

第11回講演会

2010年11月6日(土) ホテル日航福岡 (都久志の間)

16:00～17:30 講演会

「それでも世界は動く」

村尾信尚 日本テレビ NEWS ZERO メーンキャスター

17:30～19:00 トークセッション

村尾信尚 日本テレビ NEWS ZERO メーンキャスター

谷口博文 九州大学産学連携センター 教授

対談者：受講生代表、李受珍、石丸修平、村山由香里、吉田俊之(司会)

セミナー8

2010年11月22日(月) ホテル日航福岡 (志賀の間)

18:30～20:00 大学関係者へのプレゼンテーション及びディスカッション

村藤 功 九州大学経済学研究院 教授

20:00～21:30 最終取りまとめ・発表準備

第12回講演会

2010年12月8日 ホテル日航福岡 (都久志の間)

13:00～14:00 受講生修了証書授与式、記念撮影

14:00～15:10 政策提言発表

15:10～16:30 記念講演会

「中国といかに付き合うか」

宮本雄二 前中国特命全権大使

16:40～18:00 パネルディスカッション

宮本雄二 前中国特命全権大使

石原 進 九州旅客鉄道 代表取締役会長

青木麗子 福岡県 留学生サポートセンター長

安浦寛人 九州大学 理事副学長

特にグループ討議にてご助言いただいた方々

安浦寛人 国立大学法人 九州大学 理事・副学長、産学連携センター長

坂梨正雄 社団法人 九州経済連合会 常務理事

田嶋典明 社団法人 九州経済連合会 地域政策部長

(現、九州電力株式会社 業務本部業務部長)

高木直人 財団法人 九州経済調査協会 常務理事

前田隆夫 株式会社 西日本新聞社 報道センター 主事

2010年度 地域政策デザイナー養成講座（九州大学セミナー）提言
九州の自立と成長戦略 ～魅力ある九州の実現のために～

2010年12月発行

発 行 地域政策デザイナー養成講座（九州大学セミナー） 事務局
〒810-0041 福岡市中央区大名 1-9-48（九州経済調査協会内）
TEL:092-721-4905 FAX:092-722-6205
