

I. 東九州自動車道を徹底活用せよ

1. 東九州自動車道がさらに高める九州のポテンシャル

「東九州自動車道」（北九州市－宮崎市間）の開通が平成28年春（株）西日本高速道路による目標）に迫っている。九州の高速道路の整備状況には東西格差があり、東部九州の均衡ある発展の重しとなっている。しかし、東九州自動車道の少なくとも北九州市から宮崎県に至る区間が全面開通すれば、これまでの東西格差は解消され、九州の時間距離のゆがみが大きく是正されることになる。主要都市間の時間距離は大きく短縮化され、また空港と高速道路が一体化した交通体系は九州経済のポテンシャルをさらに高めることになろう。

2. 東九州自動車道開通を九州経済の成長につなげる

宮崎県が県内外の企業等に実施したアンケート調査によると、東九州自動車道への関心と期待は非常に高い。東九州自動車道の開通をプラスと評価する事業者は5割を超えており、特に物流事業者は61%、観光事業者は72.1%と、非常に高い評価となっている。物流効率化の波及性を考えると、東九州自動車道の開通は認知度以上にプラス効果をもたらす可能性がある。また、東九州自動車道を活用した観光振興策は極めて重要な課題といえるだろう。

ところが、上記アンケート調査によると、開通に向けて「対応策は取っていない」あるいは「対応策は必要ない」とする回答は、全事業者の9割近くに達している。つまり、期待が高い一方で、開通に向けた取り組みはほとんど展開されていないのが現状である。

わが国の高速道路網の計画立案は昭和30年代に遡るが、当時と現在とでは経済の姿が大きく変わっていることを考えると、高速道路が整備されただけで、沿線にある既存の産業が活性化し、企業立地が進み、観光客が増える…といった経済効果を生み出すシナリオは、容易には実現できなくなっている。

しかし、その一方で東九州自動車道の開通は、①九州における循環型高速交通体系の確立、②大分における九州と瀬戸内側とを結ぶ「扇の要」としての拠点性向上、③東九州軸における主要都市間の時間距離短縮など、九州経済の成長につながる可能性をもたらすものを有している。したがって、こうした可能性を踏まえつつ、東九州自動車道開通を九州経済の成長につなげる発想が必要

である。

3. 東九州自動車道と沿線空港のネットワークを強化し、アジアのゲートウェイを目指す

(1) 東九州自動車道を徹底活用し、新しい発想で人流・物流を創出していくべきである。そのためには、東九州自動車道と北九州空港をはじめとする東部九州に所在する空港との連携が不可欠である。また、わが国を訪れる外国人観光客が1000万人を突破する時代となったのを契機に、インバウンドによる観光需要の掘り起こし戦略が不可欠となっている。農業を一つのバネとして東部九州の活力を引き出すことも考えられる。こうしたことを踏まえると、以下のような発想・構想も考えられる。

- ① 北九州市から宮崎県に延びる縦の軸をひとつの経済圏と考え、道路網と空港が連携した物流網を構築して国内外の需要を掘り起こしていく。北九州市は、横軸の福北連携とともに、県境を越えた縦軸の連携も考えてはどうか。
- ② 本州を訪れた外国人観光客を東部九州に呼び込む戦略も必要である。外国人観光客の関心の対象も多様化しており、観光地として東京以上に広島宮島・厳島神社の人気の高いという声もある。多様化した人流を東九州自動車道を利用して東部九州に引き込んでいく戦略が不可欠である。
- ③ ①の物流網を利用して、北九州市を起点とし宮崎県に至る縦のラインにおいて新産業を育成できないだろうか。例えば、「植物工場」育成のためのオープンイノベーションを北九州市を起点とする関係地域で形成できないだろうか。農業と製造業の双方が高度に発展した九州は、「植物工場」の集積地に発展する可能性が十分にあり、物流網と有機的に関連付けた構想が必要であろう。

(2) 東九州自動車道を活用する構想には、北九州空港など各空港を九州のゲートウェイとしてポテンシャルを高める発想を組み込んでいくべきである。貨物物流に関しては、羽田空港、那覇空港といったハブ空港との連携も視野に入れば、東部九州の産物はアジア諸国に短時間で届けられることが可能となろう。貨物は北九州空港、観光は大分空港と宮崎空港というすみ分けも可能ではないか。このように、東九州自動車道を徹底活用することは、道路という枠を超えた効果を生み出すことが期待できる。

4. アジアのインバウンドニーズに応える

東九州自動車道への期待は高いが、開通に向けた準備は十分とは言い難い。人口減少社会に突入し、わが国の潜在成長力が低迷している中で、開通したからといってそれだけで恩恵が及んでくるとは考えにくい。観光も多様化しており、観光目的も「日本人のように日本の街を歩いてみたい」というニーズも出てきているという。東部九州の自然や生活を体験するというニーズも掘り起こしていくべきであろうし、場合によっては、ドイツのアウトバーンのように高速自動車道そのものを楽しむという発想も必要かもしれない。

東九州自動車道が開通することによる東部九州の将来像を具体的にイメージし、関係する地域が連携してこれをどう実現するかという取り組みを早急に開始してほしい。

Ⅱ. 「成長戦略」の視点で PPP/PFI を考える

1. PPP/PFI を九州経済の成長につなげる

東九州自動車道の開通（予定）を契機に、「成長戦略」という視点で、今後の各種インフラや公共施設の整備・管理・運営について、PPP/PFI（注）の活用、特に新たに導入されたコンセッション方式を活用したインフラ等の整備を提案したい。

それには、官（公）による民間の資金力・経営力・ノウハウ等を大胆に活用するための魅力あるスキームの提供が必要であり、パブリック・ガバナンスの改革を期待したい。

（注）PPP/PFI とは、単に民の資金を活用するにとどまらず、官（公）と民の垣根を越えたパートナーシップにより、真にニーズのあるインフラ・公共施設を民の資金とノウハウにより整備・管理・運営しようとする行政手法のことである。

- ① 官（公）と民が対等な形でパートナーシップを結び、事業の自由度を高めて民のノウハウを十分に活かせるようにする。パートナーシップは契約に依り、事業の透明性・アカウンタビリティを確保する。
- ② 官（公）と民の（事業期間等に応じた）リスク分担を明確にし、民にはリスクに応じた収益獲得機会を与え、収益による事業の持続性を確保する。
- ③ しっかりとした構想により時間をかけて需要を作り出し、実態が伴った見通しの上に事業を行う。

- ④ 都市やエリアを再構築していく大きなビジョンを持ち、その中で公共施設やインフラを活かしていくような構想が必要である。
- ⑤ 資金過剰部門である民間の資金を有効に活用して地域の経済力を高めていく。

2. PPP/PFI を活用するために官（公）の意識改革を進める。

最後に、PPP/PFI の活用は官と民の対等なパートナーシップにより生まれるが、官と民のイコールフットィングを歪めないよう制度の改善を求めたい。

また、金融機関には資金の出し手としての期待だけでなく、上記のような仕組みを九州に定着させる方向で積極的に PPP/PFI 事業に参画することを希望したい。

平成26年9月16日

九州の未来力2030

座長 森本 廣