

県境を越えたクロスロード地域からの提言

—道州制の実現・九州の州都をクロスロード地域へ—

平成18年5月

筑後川流域クロスロード協議会

福岡県久留米市
福岡県小郡市
佐賀県鳥栖市
佐賀県三養基郡基山町

県境を越えたクロスロード地域からの提言

我が国では、平成12年4月の「地方分権一括法」施行や地方の自主財源確保に向けた三位一体改革、市町村の行財政基盤強化のための合併推進など、地方分権を推進するために様々な取り組みが行われてきている。

地方分権改革が目指すものは、国と地方の役割分担を明確にし、地方の自己決定範囲を拡大し、地方の自立性を高めることであるといえる。現在、権限移譲や市町村合併等による改革により地方公共団体は、地域の総合的な行政主体として、自主的・自立的な判断に基づいて住民に身近なサービスを効率的に処理することが可能になりつつある。しかしながら、過度に権限、財源、人間、情報を集中させた中央集権型システムの制度疲労は解消されておらず、さらなる分権改革を推進することが急務である。

国においては、国から地方への権限・税財源の移譲を一層進めることによりその役割を国際社会における国家存立に必要なものに重点化することが期待され、また地方においては、個性豊かな地域社会の形成や少子高齢化社会への対応、さらに国際的な地域間競争に対応できる戦略的な施策の展開が求められている。そして、このような最近の社会経済環境の変化等に対処するため、明治期以来120年の長きにわたり維持されてきた都道府県制度を見直し、国の統治形態を「道州制」へ移行しようという議論が第28次地方制度調査会をはじめ多くの団体で展開されているところである。

筑後川流域クロスロード協議会（久留米市・小郡市・鳥栖市・基山町）は、九州交通網の要衝に位置する関係から十数年来の県境を越えた広域連携を行ってきており、この連携の成果が自治体間や地域住民にも徐々に浸透しつつある一方で、県境の壁によるバランスを欠いた社会基盤整備や経済・産業振興の面でこの地域の特性を生かされていらないという課題を抱えている。

このような状況の中、本協議会では、地方自治制度の構造改革である道州制についての議論を国や都道府県に任せるのではなく、住民に最も近く、また県境を越えた基礎自治体同士がイニシアチブを取るという視点で、これまでの連携の実績を踏まえ、主に地域連携や広域的なまちづくりという観点から論議を重ねてきた。

市町村合併の進展により行財政改革を実現し、一方でアジアを見据えた国際的な競争力をつけながら、さらに市町村間のみならず県を跨いで広域化・グローバル化、そして高度化していく社会情勢に対応するためには、広域連携はもとより地方制度そのものの改革が必要であり、「新時代にふさわしい地方自治の確立」を図るため道州制の実現を求めるものである。

さらに、九州においては「九州はひとつ」との考えのもと、新しい地域づくりを実現し、道州制の目的である地方の自立を図ることが求められる。九州全体が発展するためには政治、経済、観光、農業、工業等々の中心が九州全体に多極的に配置されることが望まれ、多極型という特性から地域の自立が促されることになり、あるべき道

州の形が実現できるものと考えられる。このことは、九州の州都を考えた場合、政治的な中心都市と経済的な中心都市を別々の都市に位置づけることにより、明確に機能分担を図りながら、且つ一定の連携を保つことが、州全体の発展及び利益の向上に繋がる可能性が非常に高いと言える。このような観点から九州におけるクロスロード地域は九州全体の利益を考えた場合、州都にふさわしい役割を果たすことができるものとする。

道州制の実現

九州の州都をクロスロード地域へ

平成18年5月

筑後川流域クロスロード協議会

久留米市長	江	藤	守	國
小郡市長	平	安	正	知
鳥栖市長	牟	田	秀	敏
基山町長	小	森	純	一

〈目 次〉

I. 道州制検討の必要性	・・・・・・・・・・ P 1
II. 道州制検討の視点	・・・・・・・・・・ P 3
III. 分権時代の基礎自治体のあり方について	・・・・・・・・・・ P 4
IV. 基礎自治体から見た国・県のあるべき姿としての道州制	・・・・・・・・ P 7
V. 地理、経済、歴史、政治的な諸条件から見た州都について	・・・・ P 10
【参考資料1】筑後川流域クロスロード協議会道州制勉強会について	・ P 13
【参考資料2】筑後川流域クロスロード協議会について	・・・・・・・・ P 15

I. 道州制検討の必要性

社会・経済活動の広域化・グローバル化への対応

高速道路、鉄道等交通網の整備や通信手段の発達による高度情報化社会の進展に伴い、経済活動は拡大を続け、住民の生活範囲も拡大している。クロスロード地域では、住民が日常生活において県や市町の行政界を意識して行動することは少なく、住民生活の観点から考えると、県や市町村といった枠組みはあまり意味をなさない。

しかし、自治体間で交流や連携はあるものの、行政サービスは行政圏ごとに異なる運営を行っており、この違いが経済活動や日常生活に支障を生じさせることもある。また、行政界が地理的な一体性を分断する現状では、境界を挟んで同じような施設を建設したり、道路をはじめ県境を越えて一体的に整備するほうが妥当であろうインフラ整備に格差や非効率が生じてしまう弊害もある。

市町村間のみならず県を跨いで広域化・グローバル化、そして高度化していく社会情勢に対応するためには、広域連携はもとより地方制度そのものの改革が必要である。

人口減少、少子・高齢社会の到来

我が国の人口はすでに減少に向かっており、少子高齢化は今後一層進展することとなる。人口が都市部へ集中する一方で、過疎部では集落機能の維持が困難となってきたおり、総合的な少子高齢化対策と医療、福祉等関連サービスの充実が求められている。特に住民に身近な保健、医療、福祉等は、住民の負担と選択に基づいた地方分権型システムによる総合的なサービスの提供が望まれ、このような状況を鑑みると、行政施策のあり方のみならず、「国のかたち」について分権型社会を構築するという長期的な視点に立ち、国、都道府県、市町村のあり方を論議する必要がある。

市町村合併の推進

市町村合併の進展により、全国の市町村数は平成18年4月1日現在1,820となり、引き続き「市町村の合併の特例等に関する法律」の下、市町村合併が推進されると予想される。市町村数が減少してくると、これまで都道府県が果たしてきた調整機能や補完機能といった役割が見直され、都道府県の役割や位置づけの再検討が迫られることになる。

このような中、高度化する行政需要に対応するためには、基礎自治体にも一定の規模と能力が求められ、地域における包括的な役割を担うにふさわしい行財政

基盤の形成を図る必要がある。

しかし、市町村合併が進む一方で、県境を越えた合併には、現実的には高いハードルがあり地域の一体的発展の弊害となっている。県の区域を越えた広域的政策を効果的に展開する方法について、さらに深く研究する必要がある。

行政効率を高め競争力ある社会の実現

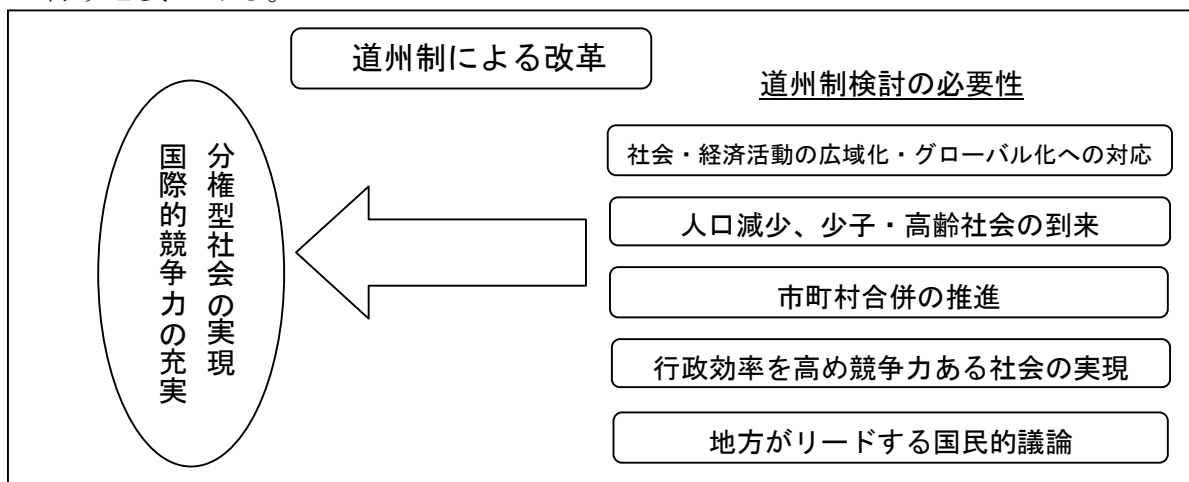
地方公共団体が住民のニーズや経済活動など多様な変化にスピーディに対応していく上で、国が法律や政省令によって細かな規定を置いたり、また、過剰な関与をすることで「二重行政」「三重行政」といわれる非効率なシステムとなっており、より効率的なシステムへの見直しが必要である。また、国・県等との役割分担においても、対応の迅速性を損ない、個性豊かな地域社会の発展や国際競争力の低下に繋がっていると考えられる。

市町村合併や道州制の実現により大幅な行財政改革を実現し、一方でアジアを見据えた国際的な競争力をつけていくためにも行政構造がどうあるべきかについて論議する必要がある。

地方がリードする国民的議論

地方分権改革を一層推進するために各方面で新たな地方制度である道州制の検討がなされている。道州制については色々な考え方があるものの、地方分権を前向きに進めていこうという点では一致している。地方制度にかかわる問題は、当然我々基礎自治体でも常に考えておくべき課題であり、その仕組みを点検、検証し最適なものを目指す必要がある。

分権型社会をどう作り上げていくかということでは、行政サービスの発注者であり受益者でもある住民の視点に立った議論が求められる。分権型社会にふさわしい地方自治の確立を目指すためには、住民と密着した地方がリードする議論を行う必要がある。



II. 道州制検討の視点

道州制については、本年2月に答申が出された第28次地方制度調査会をはじめ様々な団体で検討、論議されているが、道州制導入の狙いとしては、財源や権限を大幅に中央官庁から地方に移譲し、地方の自立を促し地域独自の施策を可能にすることで概ね一致している。

クロスロード協議会では、道州制議論を国や県にまかせるのではなく住民に最も近い基礎自治体である市町村から、また県境を越えた自治体として都市機能の役割分担や広域の地域づくりを模索しつつ、地方の立場で道州制について考えてきたものである。道州制の検討にあたっては、次の視点について論議を重ねてきた。

分権時代の基礎自治体のあり方

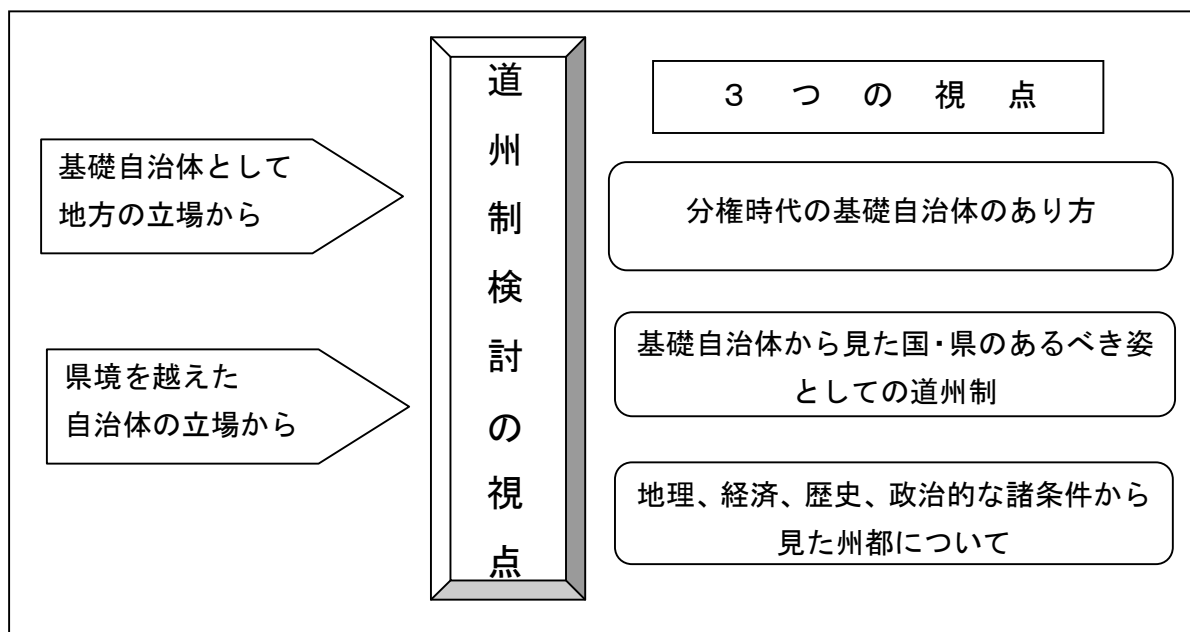
地方分権一括法の施行や三位一体改革、市町村合併が進展し地方への分権が進んでいく中で基礎自治体のあるべき姿を住民との協働や広域連携をもとに考える。

基礎自治体から見た国・県のあるべき姿としての道州制

国や都道府県の現在の機能からみた課題を探り、経済振興や社会資本整備がどのような影響を受けているかを考え、道州制のあり方を考える。

地理、経済、歴史、政治的な諸条件から見た州都について

道州制の導入を視野に入れ、州都に求められる条件をいくつかの観点から検討するとともに本地域のポテンシャルを探り、州都準備のための様々な課題を考える。



Ⅲ. 分権時代の基礎自治体のあり方について

1. 自主・自立の確立

「地方分権改革」またその受け皿づくりのための「市町村合併」は、その成否にかかわらず市町村を自主・自立の確立に向けて大きく前進させた。同時に地方分権改革は、市町村にとって今までにない責任も負わせることになり、自治体はこれまでのような横並びの施策ではなく、政策や事業に独自性を発揮して少子高齢化や財政危機をはじめとする様々な問題に対応することが必要となりつつある。

これからの分権型社会では、自己規律の下に自由度を拡大した基礎自治体が知恵とアイデアを競うことで、個性豊かで活力に満ちた地域社会の形成や地域経済の活性化を図り「新時代にふさわしい地方自治の確立」を実現することが求められている。

2. 住民生活からみた地方分権

住民生活を起点に考えると、ここクロスロード地域では生活圏や経済圏が重なっており、日常生活での往来は活発になされているものの、県境の壁が地域の一体化推進の障害になっているケースも多い。豊かな地域づくりのために障壁となるものがあれば取り除き、基礎自治体の権限と財源の強化、マンパワーの充実と裁量をもって効率的なサービスの展開を図る必要がある。

地方自治体は厳しい財政状況の中、多様で効率的な行政サービスを提供するため行財政改革に取り組んでいる。そういった中、住民は全国一律で画一的な行政サービスが真の豊かさではないことに気付き、地域コミュニティ活動やNPO法人の設立などを通じて行政サービスに自ら積極的に参加し、問題解決をしていく主体となり始めている。地域における行政需要が高度化・複雑化する現代社会においては、住民生活に最も近い基礎自治体の役割はより重要である。分権化が進むことによって住民生活に密着した課題を、より効果的かつ効率的に処理することができるものとする。

また、住民の視点で見ると、行政サービスが市町村役場、県庁、国の出先機関等に分かれている現状では、何がどの機関によりどのように執行されているのかがわかりにくい。住民に身近な行政サービスは、最も住民に近い行政主体である基礎自治体によって包括的に提供されるべきであり、そのことによりきめ細やかさや利便性においてより満足度の高い社会を構築できるものとする。

3. 市町村合併の推進

平成の大合併により、全国の自治体数は3, 232（平成11年3月31日）か

ら1,820（平成18年4月1日）まで減少した。高度化・複雑化する行政需要に対応するためには、自治体には一定の規模と能力が求められる。今後、地方が個性や創造性を発揮していく中で、自治体間競争も活発化することが予想され、合併による行財政基盤の強化と効率性の向上が一層必要となる。

行政の対応力の向上と行財政の効率化は市町村合併の大きなメリットであり、合併を機に地域住民全体の論議を通して、事務事業や行政組織、議会等の体制を幅広く見直し、早期にその成果を実現することが求められる。クロスロード地域内においても久留米市では一層の自立した地域社会を目指し2005年2月に周辺4町（田主丸町、北野町、城島町、三潞町）との広域合併を選択している。

一方、県境を越えた市町村合併には、未だ高いハードルがあり進展がみられない。都道府県の区域を越えた地域の自立ある発展のためには、広域自治体のあり方も併せて見直す必要がある。

4. 住民との協働

地方分権は、国・県から市町村への権限・財源移譲が進むだけでは実現しない。大幅な権限や財源が市町村に移譲されることで、地域の実情に即した柔軟な施策の実施が可能となり、住民自身が真の豊かさを実感できる地域を創り上げることが重要である。クロスロード地域内の自治体では、少子高齢化に対処するための子育て支援や高齢者の健康づくり等について行政と住民やNPO等とが協働する新しい形のまちづくりが既に始まっている。また、住民自治という観点から校区コミュニティ単位での主体的なまちづくりのあり方も模索されている。

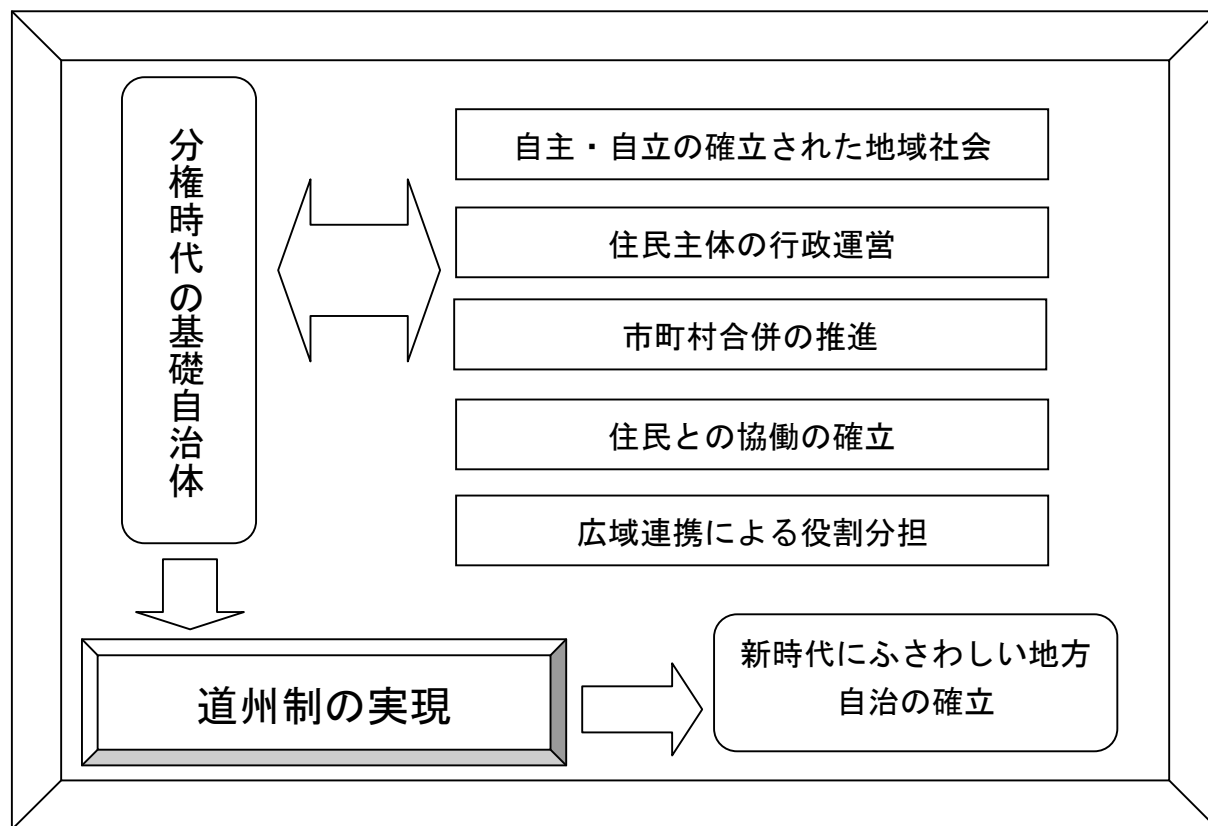
個性豊かで活力に満ちた地域社会の形成や地域経済の活性化のためには、それぞれの自治体の個性を生かした特色あるまちづくりのアイデアを競うことが必要であるが、その実現のためには住民の力が不可欠である。

これからは、「国から地方へ」という分権に併せて「行政から住民へ」という視点が必要であり、行政の業務を見つめ直し、NPOや住民と協働する新たな関係を積極的に構築することが求められる。

5. 役割分担と広域連携

クロスロード地域では、地域の一体的発展を図るため県・市町境を越えた様々な連携活動を行ってきた。久留米市、鳥栖市、基山町では過去には全国で初めての2県に跨る久留米・鳥栖地域テクノポリス圏域に指定されたり、さらに現在、久留米市、鳥栖市では、九州北部学術研究都市構想（アジアス九州）に取り組んでいる。また小郡市、基山町では、ゴミ処理施設や公共下水道の共同利用が行われている。

この他、国道整備の促進など主要幹線道路の整備に向けて連携して取り組んできた。今後も、広域的に繋がり各々の特徴を生かし、更に連携を深めていくこととしている。これら連携の取り組みは、道州制を見据えた地方制度改革の際、地域のポテンシャルとなり得ると考えている。各自治体は企業誘致や宅地開発など、各々のまちづくりの推進において、一面では都市間競争の関係にあるのも事実だが、公共施設建設等において、効果的に役割分担、機能分担し地域が一体的に発展するような取り組みを行う必要がある。今後ますます広域化し、高度化する住民生活やニーズに応えるため、九州各地が来るべき道州制に向けて地域のグランドデザインを描く必要があり、本地域も検討を始めたところである。



IV. 基礎自治体から見た国・県のあるべき姿としての道州制

1. 基礎自治体から見た国・都道府県の課題

分権型行政システムに転換するためには、国と地方の役割を根本的に見直す必要がある。

全国一律主義の中央集権体制は、国内の隅々に至る地方においても一定の発展を成し得たという歴然とした事実はある。しかし、地方分権が推進されているものの、未だ過度な中央集権体制が地域事情に対する配慮を欠き、個性豊かな地域社会形成の障害となったり、住民ニーズの多様化や教育や福祉をはじめとする住民に身近な問題に迅速的確に対応できていないという状況になっている。

道州制の導入は、中央省庁及び都道府県の解体再編、さらには市町村合併を伴うものとなることが見込まれている。今まさに「地方でできることは地方で」との考えのもと国、都道府県のあり方と道州制実現に向けての検討を行う必要がある。

(1) 広域的な地域特性の活用

クロスロード地域は九州における交通体系の東西南北の結節点に位置しているが、福岡県と佐賀県の県境に位置するため一体化した都市デザインが描けていないという現状がある。この県の違いは、特に経済・産業振興の面で地域の特性を生かすきれない一因にもなっており、主要地方道の道路整備など社会基盤整備の上でもバランスを欠いたものが見られ、地域ネットワーク構築の妨げとなっている。

地方自治法の改正により越県の新設合併が従来に比べ行いやすくなったものの、依然として高いハードルがあることに変わりはない。道州制が実現すれば、県の枠組みにとらわれない広域連携、地域振興施策の展開が可能となり、従来に比較して市町村合併に至ることも容易となり大幅な行財政改革が可能となると考えられる。

国際的な地域間競争が激化する中、地域が自立した経営を行うことが可能となるためには、現在の都道府県の区域を越えた戦略的な取り組みが必要である。

(2) 権限と役割の一元化

現在の広域的な事務は、国の地方機関と県とで役割分担化されているが、実際には事務が重複しているものも多く、両者に対して同じような要望や調整をしなければならないという二重行政になっている。さらに、国の地方機関においても結局は本省の判断を仰ぐことになるケースも多い。このことは、事務の煩雑化を招き効率性を欠くとともに住民ニーズに迅速に対処する上での弊害となっており、分権型社会にふさわしい新たな行政体制の構築が必要である。

(3) 行政体制の効率化

基礎自治体による効率的な行政運営の推進は、国、地方とも財政再建を図るため

にも不可欠なものであり喫緊の課題である。現在でも「平成の大合併」により、地域経済の中核である政令指定都市や中核市、特例市が増加し、また町村の合併により新市が誕生するなど基礎自治体の規模と責任が大きくなりつつあるが、今後も地方分権改革による基礎自治体への権限移譲は進んでいく方向にある。

一方、都道府県は特に地域における事務等のうち、広域事務、連絡調整事務及び補完事務を処理されることとされているが、個々の事務事業や権限の分担にあたっては、基礎自治体を最優先する「補完性の原理」や「近接性の原理」に基づいて都道府県の担う事務は減少化することになる。

社会経済の流動化、広域化に伴い今後一層の増大が予測される広域的な課題に対応し、迅速な政策決定や事業遂行を図るためには、国、広域自治体及び基礎自治体間の役割分担を体系的に見直し、効率的かつ機動的な組織とし行政機能を向上させる必要がある。

2. 道州制の方向性

現在の国―都道府県―市町村という3層構造の中で発生する課題を、道州制実現により解決に導き、地方分権をさらに進展させることが必要である。

(1) 国・道州・市町村の役割

国・道州・市町村の役割分担については、道州制を検討する多くの団体により提言されており現段階で特に大きく異なった考えはない。即ち「国」は、刻々と変化する国際・経済情勢に対応するため国家としての存立にかかわる外交・防衛・通商などに重点化するほか、全国的に統一して定めることが望ましい基本的な準則に関する事務、金融、社会保障の分野で重要な役割を担う。国の地方機関の事務は基本的に道州もしくは市町村に権限移譲するものである。

次に、広域自治体である「道州」は、広域的な産業振興や雇用政策、国土・環境保全対策など広域的な課題への対応のほか、教育政策や産業振興で基礎自治体と役割分担を図りながら自立性の高い広域自治体を構築する必要がある。道州は単なる県の合併ではなく新たな広域自治体としての権限と機能を備えるものになることが必要である。

そして、基礎自治体である「市町村」は住民生活に密接に関連した行政サービスは、住民に最も身近な自治体である基礎自治体が担うべきという考えのもと、医療・福祉、下水道、都市計画などを受け持つべきであるとする。市町村は権限移譲により自己決定・自己責任の拡大のもと、住民ニーズに適切に対応すべきである。

(2) 九州はひとつ

第28次地方制度調査会の答申では、全国を9、11、13の道州とする区域例

が示されており、その中での九州の位置づけは九州全域を1つの州とするもの、北九州、南九州の2つに分けるものの2通りがある。道州の区域は、自立的で活力ある圏域の実現及び効率的な行政システムを構築するという道州制の趣旨を踏まえたものであることが求められる。このため、人口や経済規模、交通網、国の地方機関の管轄区域といった社会経済的な条件に加え、地理的、歴史的、文化的条件も勘案することが必要である。

九州においては、既に九州地方知事会、九州・山口経済連合会で「九州はひとつ」という考え方や、さらに九州経済同友会では「九州自治州構想」が示されている。また、九州は、国の地方機関や電力、鉄道など主要民間企業の配置状況から一体性があるほか、九州が一体となった取り組みとして、九州地方知事会と地元経済界で構成する九州地域戦略会議による九州観光推進機構の設立、九州各県の産業廃棄物税の一斉導入が実施されている。

九州がひとつであれば主要な観光施設であるハウステンボス、シーガイアをはじめ、阿蘇・久住などの自然や、城郭などの歴史文化的遺産も九州全体の共同財産であり、国際空港問題などの課題に関してもその解決策を描きやすいと考える。九州の各機関が連携して九州はひとつであるという理念をもとに具体的な道州制構想を打ち出す必要がある。

3. 道州制に向けた地域の課題

今後、道州制を視野に入れた上で、九州においては「九州はひとつ」との考えのもと、更なる広域連携を図り各県共同による事業の構築が求められる。経済・産業振興や社会資本整備など、九州が一体となりスケールメリットを生かして取り組むべき分野については、これらの連携を積極的に推進すべきである。

また、国の地方機関と各県の職員相互の人事交流による人材育成も必要である。市町村合併の進展に伴い、国や県と市町村の人事交流も活発に行うなど基礎自治体職員のスキルアップも求められる。

九州・山口経済団体連合会の試算によると、九州において行政投資は現行の水準を維持したまま、補助金や交付税がなくなったと仮定した場合、4兆円の赤字が見込まれる。国と地方の役割分担に応じた地方への税源移譲を実施し、地方の税財源の拡大を図る必要がある。また、地方の努力によって支出を抑制し、収入を増やしても、なお、地方ブロック間の格差が大きい場合は、現在の地方交付税が果たしている財源調整機能は必要と考える。

クロスロード協議会においては、3市1町のスケールメリットを生かし、可能な分野から共同事業を実施するなど更なる連携強化を図る必要がある。クロスロード協議会には、十数年来の連携の実績はあるものの、県が異なることで地域全体のグランドデザインを描きにくく、クロスロード地域の特性を生かした真に一体的な取

り組みになり得ていない現状がある。道州制を見据えて広域連携と役割分担を明確にした将来像を描きながら、具体的な事業スキームの構築、組織の組成、また民間企業、NPO などとの連携を研究することも課題である。さらに構造改革特区や地域再生構想等の事業に県境を越えて取り組むことも視野にいれておく必要がある。

V. 地理、経済、歴史、政治的な諸条件から見た州都について

1. 州都の条件

九州がひとつの道州として、アジアを見据えた重点投資や戦略的な施策の展開を実現し、国際的な地域間競争に勝ちながら持続的に発展するためには、市町村合併等による基礎自治体の行財政能力の向上と同時に州都の発展とその位置が重要となる。州都の条件については次のようなことが考えられる。

(1) 地理的条件

- ①道州における地理的な中心地であること。
- ②高速道路、鉄道、空港等のインフラが整備されていること。
- ③自然災害や非常事態時に迂回ルートが確保されていること。

(2) 経済的条件

- ①州都として一定程度の財政力を持っていること。
- ②ITによる情報の有効活用と基盤整備が発達していること。

(3) 歴史的条件（必須条件ではない）

- ①古くからの都市であること。（災害に強く、過去からのインフラの蓄積がある）
- ②現在でも主要な都市であること。（既存インフラの活用が可能）

(4) 政治的条件

- ①地域全体に州都誘致に対する強い意欲があること。
- ②経済活動を犠牲にしても一等地を提供できること。

州都選定において、経済的条件を満たすには政治的な手法によるところが多い。このことは、政治的には地域住民が州都立地にどれくらい強い意欲を持っているかが問われるということになる。提供可能な一等地を経済活動ではなく州の公共施設用地として活用できるのか、さらには地元負担に十分に応ずるだけの自治体規模と財政力を備えているかを問われる。

2. クロスロード地域の優位性

(1) 九州交通網の要衝

クロスロード地域の最大の利点は、本地域が九州交通網の要衝となっていることである。高速道路では、九州縦貫自動車道（九州道）と九州横断自動車道（長崎道・大分道）が交差する鳥栖ジャンクションがあり、域内に3つのインターチェンジを有している。鉄道では、JR 鹿児島本線・長崎本線・久大本線、西鉄天神大牟田線・甘木線、第三セクターの甘木鉄道がある。さらに2011年春に全線開業予定の九州新幹線では、久留米市及び鳥栖市に駅が設置される。空港では、福岡、佐賀の各空港に30分圏内、熊本、北九州、大分、長崎の各空港に2時間圏内となっている。

このように本地域には、高度に交通インフラが整備されており、九州各地からのアクセスに優れている。既存の交通インフラの活用が可能であることは財政的なメリットになり、複数のアクセス手段の存在は、交通・情報の断絶を回避しやすく有事対応に強いという側面がある。

(2) 政治的、経済的な特徴

クロスロード地域は平野部を比較的多く有し、開発可能な土地が広く存在している。州都建設ということになれば、政治的に土地活用の可能性を探ることが可能である。また、福岡県、佐賀県と別れていることが、経済・産業発展の障害となっているものの、住民にとっての生活圏、経済圏は一体化しており現在においても物流産業における拠点的な地域である。道州制を考えた場合、今後もさらに地域の潜在的利点を生かすことが可能となり、アジアを見据えた人、物、金、情報が行き交うエリアとなり得ると考える。

(3) 九州の均衡ある発展のための州都

九州をひとつの道州とした上で州都を考えた場合、当然のことであるが、九州の特定地域のみ発展を目指すのではなく、九州全体の利益に対してどうなのかという観点から検討を行う必要がある。州都への一極集中が進むことは地域間の経済格差が益々拡大することを意味し、そのことが道州制の目的である地方の自立につながるかどうかを考えなければならない。政治的な中心都市と経済的な中心都市を別々の都市に位置づけることにより、明確に機能分担を図りながら、且つ一定の連携を保つことが、州全体の発展及び利益の向上に繋がる可能性が非常に高いと言える。

九州全体の発展のためには政治、経済、観光、農業、工業等々の中心が九州全体に多極的に配置されることが望まれ、多極型という特性から地域の自立が促されることになり、あるべき道州の形が実現できるものと考えられる。

九州におけるクロスロード地域は九州全体の利益を考えた場合、州都にふさわしい役割を果たすことができるものと考えられる。

(4) 新しい九州づくり

九州は、国内で最も中国や韓国等のアジア諸国に近く、港湾をはじめに物流網も緊密化、高速化しており、近年躍進著しい自動車産業の核や観光王国としてさらに今後も発展する可能性を持っている。道州制を機に九州はひとつとなり新しい九州づくりに寄与する州都を選定することが望まれる。

【参考資料 1】

筑後川流域クロスロード協議会道州制勉強会について

〔構成〕

久留米市長 江藤 守國

小郡市長 平安 正知：(座長)

(前小郡市長 田籠 勝彦 H16.10～H17.5月)

鳥栖市長 牟田 秀敏

基山町長 小森 純一

〔道州制勉強会経過〕

地方分権改革が進展する中、次なる制度改革として道州制が注目を浴びてきた。このような中、小郡市長、鳥栖市長、基山町長は、道州制について国や都道府県の議論に任せるのではなく、住民に最も近い存在であり、また県境を越えた基礎自治体にて「道州制」を考えていこうと平成16年10月に「道州制勉強会」を立ち上げた。

その後、合併を終えた久留米市長の参加により「筑後川流域クロスロード協議会」の部会として、これまでの連携の実績を踏まえ、主に地域連携や広域的なまちづくりという観点から論議を重ねてきた。

本地域の課題は、生活圏や経済圏が一体化しながら県境が壁となり地域のポテンシャルを生かしきれないことにある。このため勉強会は、「道州制」を切り口に広域連携や九州の州都に及ぶまで検討を行った。1年半に渡る勉強会では、外部講師を招き討論を重ね道州制と将来のクロスロード地域のあり方について真摯に議論してきた。

日 付	内 容 等
平成16年 10月5日(火)	○第1回鳥栖・基山・小郡道州制勉強会(於:小郡市役所) ・道州制勉強会の設立について ・座長の決定について ・今後の進め方について
平成17年 1月19日(水)	○第2回鳥栖・基山・小郡道州制勉強会(於:基山町役場) ・講演会「西日本新聞社論説委員会副委員長 溝越明氏」 ・住民の連携について
4月7日(木)	○第3回道州制勉強会(於:鳥栖スタジアム)※久留米市長参加 ・講演会「熊本学園大学経済学部教授 坂上智哉氏」 ・国、県に対する提言に向けて ・三テーマの設定について
8月8日(月)	○第4回道州制勉強会(於:ルネッサンスホテル創世) ※同日の筑後川流域クロスロード協議会総会にて同協議会事業としての承認を得て実施。 ・テーマ1「分権時代の基礎的自治体はどうあるべきか」 コーディネーター:西日本新聞社論説委員会副委員長 溝越明氏
10月3日(月)	○第5回道州制勉強会(於:小郡市総合保健福祉センター「あすてらす」) ・テーマ2「基礎的自治体から見た国・県のあるべき姿としての道州制」 コーディネーター:新産業文化創出研究所代表 廣常啓一氏
平成18年 2月10日(金)	○第6回道州制勉強会(於:基山町民会館) ・テーマ3「地理、経済、歴史、政治的な諸条件から見た州都としての条件」 コーディネーター:熊本学園大学経済学部教授 坂上智哉氏

【参考資料 2】

筑後川流域クロスロード協議会について

「筑後川流域クロスロード協議会」は久留米市、小郡市、鳥栖市、基山町の3市1町で構成され、このエリアが高速道路の九州自動車道と大分・長崎自動車道が交わるクロスポイントであることから、この地の利便性を生かし県境を越えた地域の一体的発展を図るため、平成元年に設立した任意の協議会である。

クロスロード協議会では経済、文化、観光、スポーツなど広範な交流を通して自治体間、住民間の連帯を深めてきた。最近10年間の主な事業を挙げると次のとおりである。

平成8年

3月 ○九州クロスロードウィーク'96

・シンポジウム

基調講演「高速道路はこの街に何をもたらすか」

講師：建設省道路局長 橋本剛太郎氏

・パネルディスカッション

「高速道路クロスエリアー鳥栖・久留米地域ーの地域振興を考える」

・クロスロード大茶会

○九州クロスロードサミット ～県境を越えて地域連携を探る！～

・記念講演「経済開発から社会開発へ～21世紀の九州を見据えて」

・サミット「ハイウェイ時代の新たな連携を求めて」

平成10年

3月 ○クロスロードマップ作成

・3市1町の体育、文化施設などの公共施設を網羅したパンフレットを作成

平成11年

10月 ○地域連携・交流シンポジウムの開催

・基調講演「21世紀の国土のグランドデザインと地域連携軸戦略」

講師：九州大学副学長 矢田俊文氏

・パネルディスカッション

「県境を越えた連携・交流を目指して」

コーディネーター：佐賀大学経済学部教授 古賀公治氏

アドバイザー：国土庁長官官房審議官 寺前秀一氏

九州経済調査会調査研究部次長 鳥丸聡氏

平成12年

○今後の方向性に関する調査研究報告書

ー住民参加型の地域連携を目指してー

平成13年

○自治体情報共有化事業（広報誌の有効活用）

平成16年

○ホームページの開設

平成17年

1月 ○新春クロスロードサミット講演会&首長サミット

「時代を生き抜く地域戦略—個性的で魅力ある地域を目指して—」

◎その他

クロスロードスポーツレクレーション祭（毎年持ち回りで開催、協議会との共催事業）

図書館同士の図書相互貸借（年間約3400冊）

「新春クロスロード講演会&首長サミット」アンケート（平成17年1月15日開催）

参加者370名（内アンケート回答者227名）

設問：道州制や県境を越えた合併など新たな自治体の枠組みについて

回答：①積極的に進めるべきだ	66%
②国の動向も見ながら慎重に対応すべきだ	26%
③地域にはそれぞれの歴史があり推進すべきでない	4%
④どちらともいえない・無回答	4%

「筑後川流域クロスロード協議会」概要

人口：445,618人（平成18年3月31日現在）

総面積：369.21km²（平成18年3月31日現在）

市町村内総生産額：1,420,235百万円（平成15年度）