

## 4 第9回セミナー

### 「国土保全と社会保全 (クルーズを例として)」

講師：九州地方整備局 副局長

難波 喬 司

日 時：平成24年2月24日（金）

場 所：ANAクラウンプラザホテル福岡

今日は、施策の紹介という形ではなく、私が個人的に日頃考えていることをお話しさせていただいて、皆様とこれから先一緒に議論できる土台になればと思っております。

この手の話は、頭に国土交通省のクレジットの入った資料が多いのですが、今日はほとんどそれが入っていないもので、資料の左下に私の名前を小さく入れています。ほとんど私のつぶやき、個人的見解だにご理解をいただければと思います。

本論に入る前に、最初にいくつか印象的な写真やデータを見ていただきます。

- まず、「災後？」ですが、災後というのは3.11以後ということですが、その前後で何かが変わった。その一つとして、それまでは政治や社会に任せておけば、何かやってくれるという「お任せ型の社会」であったのではないかと。しかし、これからは「参加型の社会」で、どういう社会を目指して自分がそれにどう関わるのか、暮らし方を自らどう変えていくのか、これが今問われているのではないのでしょうか。
- 次は、團琢磨さんという三池港の築港を指揮された方の言葉です。三池港は1908年に供用開始していますが、その團さんの言葉が、「石炭山の永久などはない、無くなると町が無くなってしまいます。だからこの港を造って、造っておけば石炭が無くなっても町は存続できる。」というものです。



実際どうなったかと言いますと、1997年、三井炭鉱は閉山して、その後、1998年、三池港の岸壁は公共化されて今使われています。

去年はコンテナの取扱量が1万TEUを超え、三池港関係者は大変喜んでいますが、実際に團さんの言ったとおりになっています。

従って、今の時代、100年先を考えてという訳にはなかなかいきませんが、やはり少し長い先を考えて、今、何をやっていくべきか考える必要があるのではないか、という例としてこれを示しています。



- 次は、まちづくりとか風景に自分たちがどう関わっていくか、ということを考えるための写真です。これは、四国のある所の風景です。

このあたりに有名な〇〇〇橋があります。すぐ近くにこの巨大な駐車場があります。ここに来る人は何をしに来るかと言いますと、秘狭を見に来るのですが、ところがこの秘狭に、これがある。これをどう見るかです。

- 次は、ニュージーランドのオークランドの写真です。このとおりにたくさんのお船がいます。

これは、人口何百万という都市ではなく何十万という規模の都市ですが、ニュージーランドは金持ちの国かと言うとそうでもありません。宮崎県と産業構成が非常によく似ています。例えば総生産における製造業の割合が宮崎

: 14%に対して、ニュージーランド: 13%。一人当たりのGDPが宮崎は314万円、ニュージーランドは218万円と、宮崎県の方が所得は多い。宮崎県は日本の中ではそんなに所得水準が高い所ではありませんから、日本とニュージーランドでは更に差があることになります。それなのに、このとおりに豊かに見える生活をしています。



これは、九州の人口の推移予測です。総務省の資料をもとに、九経調という調査研究機関が作った資料ですが、九州は日本全体より急激に人口が減ります。日本全体では、すでに人口減少社会に転じていますが、これまで人口が増えてきた福岡県も2015年から2020年に初めて総人口が減少に転じます。一番減るのは長崎県です。2010年を100としますと、今のままで行けば2035年で72.8ですから3割近く人口が減る可能性があります。

今少子の子供たちが、20年、30年後に子供を初めて産むわけですから、30年間位ですと出生率が少々高くなってもあまりこの減少傾向は変わらない。

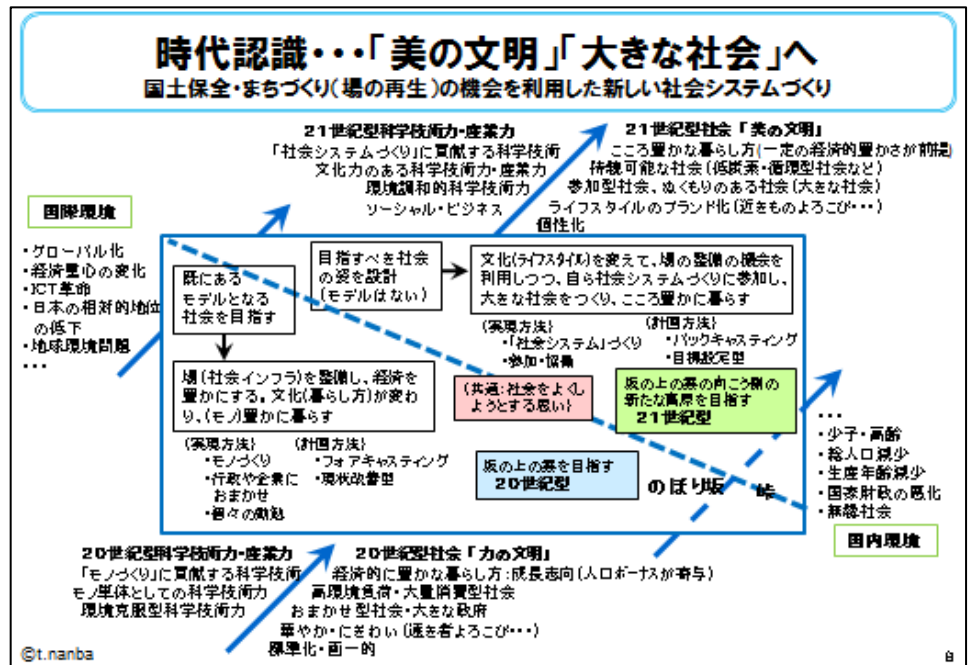
従って、かなりの可能性でこのような人口減になる。減るのは知っているけれども、人口が3割も減るという意識で一般的には仕事をしていないと思います。実際には、これがあり得ます。

○ この写真は、先日、鹿児島県のS-1グランプリ、つまり商店街のSのグランプリの様子です。ここで志布志は黒豚バルク井で参戦して、2位でしたが、これで、いかに志布志がこのバルク戦略港湾にかけているか、がわかります。黒豚のえさがバルク船で運ばれてくるので、黒豚バルク井と名づけたそうです。これを笑いでとらえるのか、それとも地域おこしの熱い思いとして見るのか。

さて、いろいろなことを議論していくためには、今の時代がどうなのか、といういわゆる時代認識を持っていなければいけないので、私なりのものを整理してみました。

20世紀型は「力の文明」で、経済的に豊かな暮らし方とか、成長を志向していました。人口ボーナス、人口がどんどん増えて行く、若い人が増えて行くということに支えられて、内需も拡大して成長してきた訳ですが、21世紀型はそれがガラッと変わります。

○ 21世紀型は、「美の文明」。静岡県知事の川勝先生がよく言われている言葉ですが、これを目指すべきなのではないかと思えます。もう一つ、20世紀型は「坂の上の雲」を目指して、いわば明確な目標を目指して登っていましたが、これからは坂の上の雲でなくて、坂の上の向う側に何が  
あるかは明確には分かりませんが、下っていくのではなくて、新たな高原・高みを目指す。こういう時代認識をもって、これからどんな港湾政策や社会資本整備をするかを考えていかなければいけない、と思っています。



○ それでは、ここから本題に入ります。今日の話のキーワードをいくつか挙げています。バックキャストイング、目標設定型、物づくりではなく社会システムづくり、ライフスタイルのブランド化、あまり聞きなれないと思いますが、国土保全の場・機会を活用した社会保全、これが今日は一番大きなテーマになります。

今日、特に強調したいのは、この社会へのコミットメント、社会への深い関わり、です。最近東京の在中の学識者の中には地方にあまりこなくて、住みやすい所を探して移り住めばよいのだ、と言わんばかりもおられる。しかし、そんなに、簡単に人は移動できません。今住んでいる所を如何に大事にするか、一人一人がそれにどう関わっていくかという、「社会への深いかかわり」が、非常に大事だと最近特に思っています。私自身もそういう思いを持って行動をしてい

きます。

- 先ほどの時代認識のところを、もう少し部分的に見ます。今何が課題かと言いますと、グローバル化と近隣である東アジアの経済成長、これによって良い面と悪い面が出てくると思います。雇用と所得が大事ですが、グローバル化には、これらの創出と消失の両面がありますし、経済格差もどうしてもグローバル化すると出てきます。中国とか韓国とか相対的に所得水準が低いので、

そこと同じ市場で闘い、同じような働き方をしていると、どうしても低い方の賃金水準に引きずられ、結果として、日本国内で経済格差が生じることとなります。

それから先ほどの総人口と生産年齢人口の減少は、中長期的に続きます。巨大な財政赤字もあって公的支出が増えなければ、結局何が問題かという、経済と人口が縮小していきますので、そうすると、限界集落とい

う言葉がありますが、社会の共有財産、人々がそこで暮らすための文化的な物とか、物質的な財産が、これからどんどん縮小とか損なわれていく。そしてお金が回らないので、結局社会が保全できないという可能性があります。

従って、成長とか国際競争とか、港湾の場合は、そういう話を良くしていますが、特に九州においてはこの社会保全の問題を、やはり一番しっかり考えて行くべきだと思います。

こういう時代に私たちは、どんな社会を目指していったらよいか、特に社会をどう保全していったら良いのか、ということ議論する必要があります。

- 今、下山の思想という本がよく売れているようです。決して下山することが悪いと言うつもりはありませんが、年配の方はともかく、やはり皆が下山していたら、社会の共有財産は保全できません。それなりに成し遂げられた方々はゆっくり下山されて良いのですが、まだまだこれからという世代は、少なくともある高原に留まっていないと、社会を保全できないのではないのでしょうか。

- どのような社会を目指すのかという点で、まず産業構造の転換について考えてみたいと思います。まず、社会資本整備ですが、これからは維持・更新投資が大きくなってきます。新規投資が抑制されないようにしなければなりません、どうしても抑制気味にならざるを得ません。それを補うのがソフト、社会システムです。社会資本整備においても、物づくりだけを考えるのではなく、社会システムづくりへ転換することが重要です。

次に、物づくり産業がどうなるかという、どうしても雇用と所得が減ってくると思います。雇用が減っても稼ぐ力がないと困りますので、この物づくり産業、製造業については、しっかり守

### 最大の課題

- ◇ グローバル化。近隣である東アジアの経済成長。  
(雇用と所得の「創出」と「消失」の両面あり。日本国内での経済格差の拡大は不可避か?)
- ◇ 中長期に続く総人口・生産年齢人口の減少(内需の減少は不可避か?)
- ◇ 巨大な財政赤字
  - ⇒ 経済と人口の縮小が、社会の共有財産(人々が幸せに暮らすための文化的・物質的財産)の縮小・棄損につながる(社会が保全できない)おそれ。
  - ⇒ この中で、どのような社会を目指し築いていくのか?  
どのように社会を保全していくのか?
  - ⇒ 皆が下山しては、社会の共有財産は保全できない。

©t.namba 10

るところは守り、攻めるところは攻め育てて、新しいモノづくり力をつける、これが大事と思っています。

それから、やはり九州の場合は、農林水産業は重要です。現在でも九州は、全国の産出高の20%位を占めています。九州は1割経済とか言われますが、農林水産業に限っては2割です。ここをこれからは攻めていくべきだと思います。

目指すべき社会の姿・・・美の文明	
目指すべき社会の姿	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 生きがいがある（雇用と所得、社会・周囲からの承認）</li> <li>◇ 低炭素・循環型社会システムが根付いている（持続可能な社会）</li> <li>◇ 人と人のつながり、地域（場や地域社会）と人のつながりがある（ぬくもりのある社会）</li> <li>◇ 社会をよくすることに思いを持って自ら活動している（参加型社会）</li> <li>◇ 美しい風景と暮らし方がある</li> </ul>
美の文明へ	<p>憧れられ、尊敬を集める心豊かで美しい暮らし方・大きな社会            （ライフスタイルのブランド化。住んでいてよかったなあ。            いいまちだなあ、訪ねてみたいみたいなあ。）</p>
©t.namba	14

○ それからサービス産業。観光大国を目指すためにはクルーズをはじめ、観光振興が非常に大事です。

次はエネルギーと資源の利用についてです。これからは省エネ、省資源で使用量を減らし、また地域資源の活用、循環型利用で輸入量を減らすことが大事です。

○ この図はスマイルカーブと言われていますが、九経調作成の白書から抜き出したものです。産業の川上から川下で付加価値の大きさを比較するものです。このスマイルカーブは、かつては製造の部分が一番日本は強くて、ここが付加価値が大きいと思われていたし、今も思われているかもしれませんが、実際には製品の開発部分と最後の販売の所が付加価値が大きくて、まん中の作る方はたくさん作るが儲からない、つまり一番付加価値が小さいという構造を示している図です。従って、このスマイルカーブの川上と川下の両端の分野にどんどん産業構造を移行すべきと野口悠紀雄先生はよくおっしゃっています。

中期的にはそのとおりでしょう。だが、短期的に見て本当にそれだけでよいか考えてみましょう。九州で現に起きているいくつかの例ですが、鹿児島でも、北九州でも、大分でも500人規模で工場閉鎖がある。

これに対して、先ほどのような研究開発力を強めれば良いとか、販売力を強めれば良いとか、というだけで、それで本当に今、この地域を保全できるのかを考える必要があります。

従って、大きな流れとしては、先ほどのようなスマイルカーブの両側に移っていくべきだと思いますが、同時に今は地域経済の源となっている産業を、しばらくの間、できれば少しでも長く将来に渡って存続させていかないと、所得と雇用が減っていき、社会が保全できなくなります。ただいつまでも存続させれば良いというのではなくて、ソフトランディングしながら、そこで時間を稼いで次の産業力を育てるということだと思います。

つまり、今、地域経済の源となっている産業を守り、社会保全しながら、次の代の地域経済の源となる新たな成長産業を育てることが重要です。

○ 先ほどからしつこく国土保全とか社会保全とか言っていますが、少しだけ定義してみますと、「国土保全」というのは、保全ですから、保ち安全であるということ。よって、社会資本整備などにより国土の経済力とか安全性とか環境を維持し向上させる。これを国土保全とここでは定義します。

「社会保全」というのは地域と人、人と人のつながりを保ち、その地域の社会が成り立っていくようにすることです。

「国土保全による社会保全」とは、今日は、後ほど「機会を利用して」というのが何度もできますが、これは、モノだけ作って、はいお終いではなくて、モノが新しくできる機会を利用して、それがうまく機能を発揮するような社会

### 国土保全による社会保全とは

**国土保全とは** 社会資本整備等により、経済力・安全性・環境等を再生・維持・向上させること（保全：保ち安全であるようにすること）

**社会保全とは** 低炭素・循環型で持続可能な社会システムをつくりながら、地域と人、人と人のつながりを保つ又は再生すること

**国土保全による社会保全とは**

- ・ 国土保全（まちづくりや風景の回復を含む）の場・機会を社会保全（地域や人のつながりの再生）の機会として活用。 ⇒ 新しい社会資本整備の形へ（「モノづくり」→「社会システムづくり」へ）
- ・ 国土の保全などの場・機会を利用して社会保全に多様な主体が参加し、協働することを通じて、「地域と人」、「人と人」のつながりの再生に寄与。 ⇒ 大きな社会へ
- ・ 自分たちが住んでいるところを自らの手でよくしようという意識が高まり、参加者が増える。 ⇒ 参加型社会へ

⇒ 心豊かで美しい暮らし方・大きな社会の実現

©t.namba 15

システムを造ることによって、経済が回り社会が保全されるようにしようというものです。同時にこの機会を利用して、大きな社会、参加型社会を実現しようというものです。

「大きな社会へ」というのは、行政機関がモノ・社会資本を作ってそれでお終いと言うのではなくて、そういう場を利用して、地域の人たちが参加して、協働して、地域と人、人と人のつながりを再生して、大きな社会を作る。

「参加型社会へ」というのは、自分たちが住んでいる所は自分の手で良くしようという意識を持つということ。それによって、心豊かで美しい暮らし方・大きな社会を実現しましょう。これが九州において、これから大事だと思っています。

もう一度言いますと、国全体の取組みとしても、これからは、社会を保全することが大事ですが、その社会を保全するためには、一番何が大事かという雇用と所得の創出です。それから人のつながりを高める、安全安心を高めることです。九州地方整備局は、社会資本の整備とか管理をしていますが、その目的は、どちらかという利便性の向上とか経済成長とか、或いは安全のところだけを見られているかもしれません。しかし、最終の目的として、社会保全への貢献を強く意識しています。

○次に、そのために具体的に何をするのかですが、まずは、国全体の取組みとして、やはり元気なところが引っ張ることが大事です。

これは付加価値力を高める、稼ぐ力を高めることです。これは、これからもどうしてもやっていかなければいけません。皆、もう登らなくてもいいんです、ゆっくり下りましょう、ということ、全国どこでも、そうだとはいけません。

その一方で、それでは全国のどこの地域社会でもまだまだ上って行こう、ということは結構厳しい。特に大きく人口が減る所で、まだまだ上って行きましようと言っても、それは極めて厳しい。そういうところでは何とか雇用と所得を維持して、その地域に人々が留まることができて、地域社会とか共同体が回っていくようにすることが大事だと思います。

○ 次に、このようなことを踏まえて、最近の港湾政策は何をやっているののだろうかというのを、模式的に整理してみます。

まず、「重点港湾」を打ち出しました。それから「国際コンテナの戦略港湾」、「バルクの戦略港湾」、「日本海側拠点港湾」と続けました。

これ以外にクルーズとか防災と環境とか海洋開発とかいろいろな政策目的の施策も出していますが、やはり重点港湾・コンテナ・バルク・日本海側の4つが最近の大きな政策です。

これはどういう軸の施策かについて、見てみましょう。最終目的はやはり「雇用と所得を創出し、社会を保全する」ということで共通しています。それを実現する方法として、「選択と集中」という視点が重視されました。これが重点港湾とかコンテナ戦略港湾、バルク戦略港湾において対象港を選定した理由です。日本海拠点港湾はたくさん選定したので選択と集中という視点は少し弱いかもしれません。

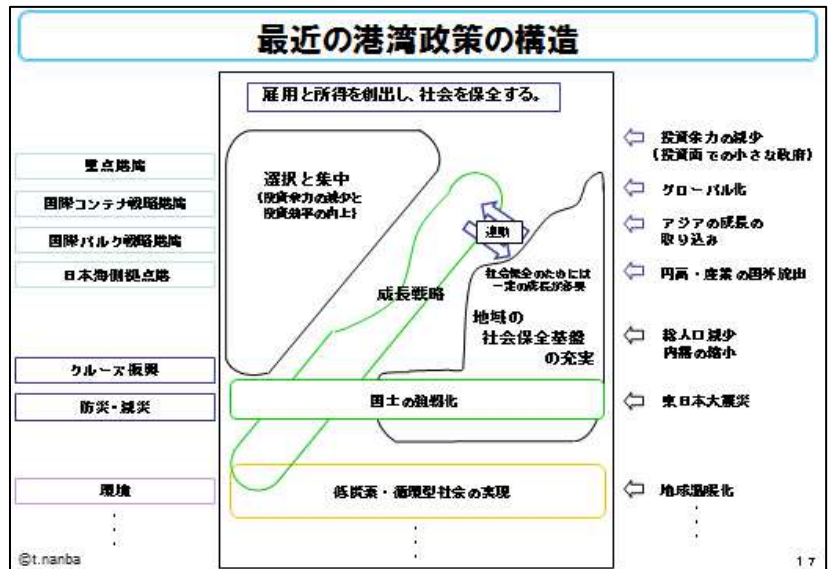
次に成長か社会保全かを見てみましょう。

全体に共通しているのはこの成長戦略です。先ほど申しましたように、元気なところが引っ張るために、コンテナとかバルクで、港を選択して集中的に競争力を高めることが重視されました。もう一つの視点は社会保全です。成長はたしかに大事ですが、先ほど申しましたように社会をきちんと保全していかなければいけません。これらの視点でみると、コンテナ戦略港湾は、京浜と阪神が選ばれましたが、これは社会保全の観点は薄くて成長。バルクは例えば九州では、志布志港が選定されましたが、九州の強みである農業の競争力を高めるという面では成長で、それで地域経済が回り、社会が保全されるという施策でもあります。

日本海拠点港湾というのは、もちろん成長面はありますが、むしろ社会保全に近い。クルーズ、これは成長に非常に効いてきますし、地域社会の保全にも効いてきます。

それから防災ですが、国土の強靱化と最近良くいわれていますが、成長のためには国土が強靱でないとだめですし、地域社会の保全のための国土が強靱でなければだめなので、これは両面で重要です。

それから環境、どちらかという暮らし方の問題ですので、社会保全にかかわってきますが、も



もちろん環境ビジネスは成長にも関係します。

このように、港湾政策もいろいろと次々に打ち出していますが、こういう軸の中で自分たちが何かすべきかを考えてのものです。

○ ではその中で、これからどのように社会資本整備を進めていくかということです

が、  
「将来に維持管理上の重荷をできるだけ残さない形で、社会を保全しながら、産業の構造転換を促し、将来の新たな基礎となるものを伸ばすことに貢献する」ことが重要です。そのためには、まず現実を直視すること、将来のあるべき姿を認識して、解決策を実行していくことです。先ほどい

ろいろな政策を説明しましたが、実現という面ではあまり進んでいないなという印象を持たれている方がおられるかもしれません。

コンテナの戦略港湾は民営化が実現のための大事な手段ですが、現時点ではまだ十分進んでいません。バルクについても予算要求がしっかりできていない。日本海拠点港湾は、今は指定をした段階です。

では、次の政策・施策としてこれから何をやるかですが、直ぐにまた新しい政策を出したがるのですが、私は、今はその時期ではないと思います。せつかく、考え方がしっかり整理されて、やるべき政策が出されているので、今はこれらの政策・施策をきっちり実行することです。

実行することは、硬い岩盤に穴を穿つようなもので、そう簡単にはいきません。財政上の問題もありますし、関係者との調整の問題もある。それらの難題にきっちり向き合って、今出した骨太の政策をしっかりと実行に移すことが、今一番大事だと思います。

そのためには、本省・東京での制度的な問題とともに、地元でのしっかりとした調整が大事です。

○ では解決するためにはどうしたら良いかといいますと、整備局は実務家ですので、解

説や説明をするのではなくて、具体的な解決策を提示して実行するというのが一番大事です。

ある有名な先生に国土交通省はかっこう悪いと言われました。ただ私たちは、かっこういい仕事をしたいわけではありません。地べたを這って匂いをかいで自然と対話して、いろいろな人の声を聞く。そして仲間といっしょに汗をかきながら実行する。ここに誇りを持っています。

特に整備局は現場の実行部隊ですから、この地べたのところをしっかりとやって行く。今日は海事関係や建設関係の方々もたくさんおられますので、皆様と協力して良いことを着実に進めて行く、ということが大事だと思っています。

## これからの計画方法

- 当面の課題解決に貢献するための「フォア・キャスト型」、「現状改善型」の取り組みを行いつつ、大きな変化に対応するため、「バック・キャスト型」、「目標設定型」で
- 目指すべき「社会の姿」を描く
- その「社会の姿」の実現に貢献する「社会システム」を設計

(注) バック・キャスト型：  
将来を予測する際に、種々可能な目標となる社会の姿を想定し、その姿から現在を振り返って今何をすればいいかを考えるやり方。目標を設定して将来を予測すること。現状の総体では破局的な将来が予測されるときに用いられる。

©t.namba

25



- さて、よく、港は国際競争力を上げないといけないと言われるのですが、日本全体で見て、国際競争をしている港はほとんどありません。

東京港とか博多港は国際競争をしています、宮崎の細島港が国際競争をしているのか、その他どこかの港がしているのでしょうか。競争というのは、港の競争をしているのではなくて、あくまでも、産業の立地環境やお客様の受入れ環境の競争をしています。宮崎にもっと産業を誘致したいとか、経済を活性化したいので、その立地環境の一つである港の機能とかサービスを上げたいと言っているだけであって、決して釜山港と宮崎港、細島港が競争している訳ではありません。それなのに、多くの論調は、日本の港は国際競争力がない、だからだめだと言われます。しかし、少なくとも九州の中で国際競争をしている港は北部九州の極一部の港であって、そんなに多くはない。ただし、クルーズは少し違います。いずれにしても、とにかく何でも国際競争力の一言で議論するのではなく、各港毎で、経済社会環境・立地環境の特性があるので、そこをしっかりと見て、その港で何がほんとうに大事かを考え、その改善・強化をしていくのが大事です。

細島港と宮崎港、大分港と別府港、全て何をやったら良いのか違います。やっていることは、同じように岸壁や防波堤を造っているかも知れませんが、それぞれが何を目指し、何のためにその整備をしているかは個々の港で皆違ってきます。

- もう一つのポイントとして、九州にいて強く実感するのは、ある一つの特定の産業が地域の経済の源になっている場合があることです。その産業・工場こそがその地域の社会保全の基盤で、その工場が撤退したらどうなるのか。

例えば、北九州で言うと、ここにはある一つの特定の産業だけが源というわけではありませんが、それでも新日鐵さんが北九州からいなくなったらどうなるのか。それが地域の経済を回す源になっている。市のサービスとか商店のサービスとか勿論あってそれらが付加価値を生んでいます、そのサービスが成り立つのはどこかで最初にお金がお金が回りはじめているからこそあるのであって、それが無くなったら経済が回らなくなり、社会も保全できなくなる。

従って、この地域経済の源をどうするのかとすることをしっかり考えてやらないと、対応を間違ってしまう。

もう一つ、津波対策で最近よく言われるのは、人命が大事ということです。人命は確かに大事ですが、津波とか地震に対する臨海部の産業の防護というのはかなり軽視されています。つまり、人命が大事なので産業は守れなくてもしかたないですね、と。しかし、地域経済の源となっている産業が壊滅的にやられた時に、ほんとうに地域社会が守れるのか。このことについて、十分な議論が必要です。

一つの例として、釜石で湾口防波堤が津波に対して効いたとか効かなかったとかいう話があります。多くの方が亡くなって大変に申し訳ないのですが、湾口防波堤で波の力が弱まって、たとえば新日鐵の釜石の工場は残った。

それによって、工場が操業を一早く再開し、経済が回り、地域社会は早めに再生できる。その工場に限らず、他にもいくつか工場がありますが、もし、それらが全部津波でやられていたら、簡単には地域社会を元にはもどせません。

従って、人命は最低守る。しかし、生命を守っただけでは、本当の意味での「こころ」とか「いのち」が守れない。減災、減災といっていますが、人命を守っただけでは、十分に減災したことにはならないと思います。

港湾関係でいいますと臨海部の産業をしっかり防護することが、これから極めて大事だと思っています。またハードでそういう物を守るのか、という声があつて、かなり苦戦はしますが、そこはしっかりとした議論をして認識を改ためていかなければならないと思っています。

- それでは、どうするのかということですが、個々の港で攻めと守りがあつて、具体的には個々の港の特性に応じていろいろなことをやっていく必要があります。例えば、物流システムについては、世界で最高水準の物流システムを作っていかなければいけない。従って、港の競争だけではなくて、物流システムの国際競争が重要です。日本に立地すれば、このすばらしい物流システムがあるので、十分世界と戦っていけるレベルのサービスが提供される。そのために、港をどうするのかというのが大事です。従って博多港のコンテナが80万TEUで、釜山が1600万TEUという量的な競争の問題ではありません。

守りのほうですが、九州は産業立地における日本の最後の砦です。東アジアにいちばん近接した九州で、人が優秀で、人件費も日本の中では少し安い。ですから、九州は日本で最良の産業の立地環境と言えます。その一つの例として、日産は、九州工場に東日本からだいが生産を移してきましたが、やはり九州が最後の砦だと思っておられるのではないのでしょうか。九州のさらに向こう側は東アジア諸国となり、そうすると雇用と所得が海外に流出してしまうことになります。従って、繰り返しますが、ここ九州が国内の雇用と所得を守る、それで社会を保全する最後の砦だと思つて一所懸命頑張ることが大事です。実際にそういった面でいくつか砦となった事例が出てきていますので、これからもますます日本に踏みとどまっていけるよう最良の立地環境を提供するための取り組みをしっかりやっていく必要があります。

- ではどのようにこれから取り組んでいくのかということですが、これまでは社会が順調に成長してきましたので、フォアキャスティングとか現状改善型でやってきたと思います。典型的なものは港湾計画です。経済がこれから年率3%—4%に延びていくので、10年後の貨物量はこれだけになる。岸壁がこれだけ足りなくなるので、ここに水深16mと12mの岸壁を造りましょう。というのが今までのやり方でしたが、これからはこれではいけません。来年は大型のクルーズ船のボイジャーが入ってくる。だから、急遽、岸壁を延長しますというのは、対症療法としてはやむを得ないが、これも望ましいやり方ではありません。

バックキャスティングというのは、こんな将来を造るべきというのが先にあつて、ではそのために今何をするのかを検討する、という思考・計画方法です。博多港の将来をどうすべきかを考える。そのためには、まず博多港自身ではなく、20年後、30年後にアジア諸国との関係で福岡という街はどんな位置にあるのだろうかを考える。そのような状況の中で九州や福岡の将来をどうすべきかを考え、それから博多港はどうあるべき、という思考の流れをすべきです。

○ 一つの例を挙げると、博多港のコンテナについてですが、国土交通省はコンテナの戦略港湾を選定しました。京浜と阪神が指定された。博多港は落ちました。この落ちたことをどう見るかです。実は、博多港は、わざわざ落ちに行ったというのが正解です。

なぜかという、国土交通省のコンテナ戦略港湾の考え方はわからないではないが、ほんとうに京浜と阪神を指定するという考え方で良いのか、と世の中に問いかけするために応募した。博多港ここにあり、この戦略的重要性をお忘れなくと言いに行き、落選した。しかし、プレゼンテーションの機会を利用して、戦略的重要性をしっかりとアピールしました。

この問題を、先ほどのフォアキャスティングとバックキャスティングという考え方でとらえてみましょう。

フォアキャスティングとしては、博多港は近年コンテナが伸びていますね、去年は85万TEUでした。来年はこうなります。今のままでは、3年後には処理能力を超えてしまいます。よって、次のコンテナバースをもう一つ、となります。

しかし、バックキャスティングでは、20年後の国際環境はどうなっているかを考えます。

今更釜山港と勝負しても規模ではとても勝てない。ではどうするか。

釜山新港をみて、大体3つの反応に分かれます。

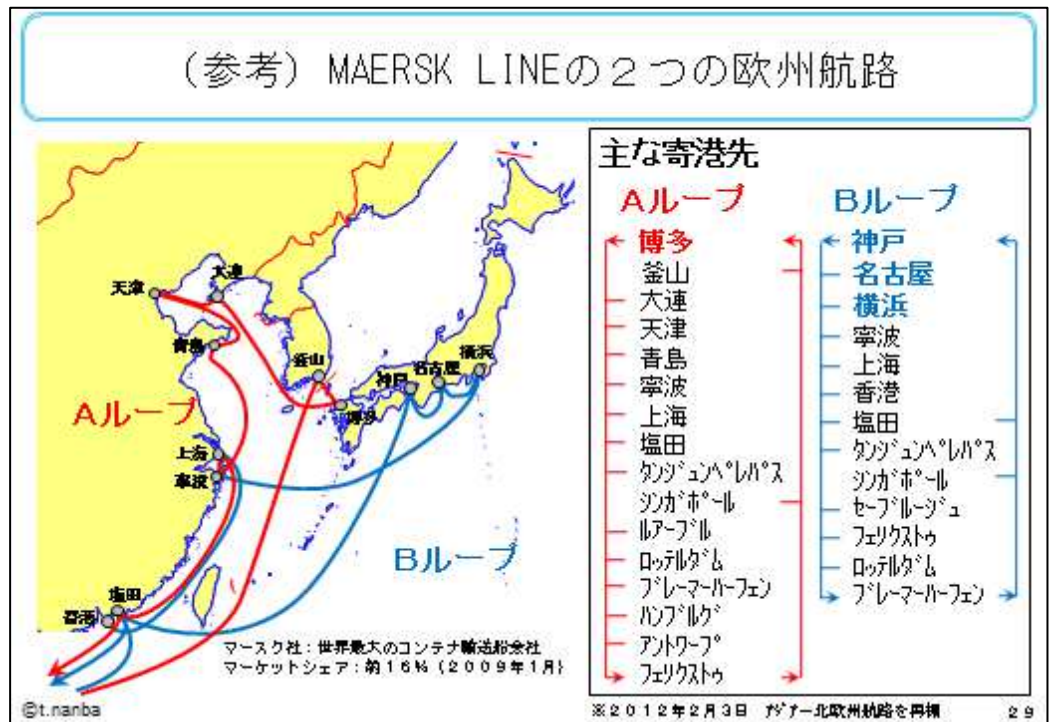
- 規模に驚く → あきらめ 勝てないからフィーダーで十分
- 対 抗 いや日本も頑張りましょう、競争しよう
- 対抗と連携 釜山港の規模を利用しよう

博多は賢くて、対抗と連携です。規模で勝負しても勝てないので、むしろ相手のあの規模を利用して、自分たちの港の競争力を高めていきましょう、というやり方です。

○ この図は、マースク社というコンテナの船会社、マーケットシェア16%ですが、その欧州航路のループの日本寄港の例です。

Aループを見ると、欧州からやってきてシンガポール、釜山に寄って、博多に寄って、中国に寄って欧州に帰って行きます。日本の関西、関東へは全然寄らない。

こちらはBループですが、欧州を出てシンガポール、中国の塩田に寄って、神戸、名古屋、横浜の3つに寄って帰りに中国に寄って貨



物を一杯積んでヨーロッパに帰る、というパターンです。

この二つのループは、釜山との競争関係という点では、全然違います。博多港は釜山と協働している。釜山まで巨大コンテナ船が来ているので、ついでに博多に寄ってくれる。神戸、名古屋、横浜は競争しているように見えますが、実は3つ足して貨物があるから、マースクの大きな船が寄ってくれる、だから協働しています。これら3つの港の貨物が減れば3つ共倒れになる可能性があります。あまりに貨物が少なければ日本に大きな船を寄港するのをやめて、上海で止めましょうと。阪神地区の貨物が減ってくれば、寄るのは横浜だけにしましょうという可能性もあります。

ですから、横浜と神戸を戦略港湾にするのは構いませんが、博多をお忘れなく。博多がやるべきことは釜山や上海と協働する。博多港の関係者は、そこははっきり理解していて、実際に釜山と例えば情報関係のシステムを共通にしようというような取り組みを進めています。

このような状況が現状ですが、将来どうなるかは現状の延長を見ては分からない。最近ですらこんな動きがあります。NYKのグランドアライアンスとMOのニューワールドアライアンスが一緒になります、という話が出てループが統合されてしまいました。これを少し前には想像もしないことでした。今までこのアライアンスの欧州航路は、神戸港では二つのアライアンスで一便ずつ、計週2便であったものが、統合後は週1便になってしまいます。

こういう動きがあるので、日本の20年後、30年後のコンテナの拠点港はどこになるのかをよく考えて行くと、京浜、阪神が戦略港湾というのとは違う答えが出てくるかもしれません。

従って、今年の貨物量は100万TEUで、来年は10%伸びるので110万TEUで、だからコンテナターミナルをどこにどうのという話をしても駄目です。20年後に博多港は世界の、日本の港の中でどういう位置にあるべきか、博多港の役割はどうなるのだろうか、と言うことを考えて行かなければならないということです。

結局、博多港というのは、神戸港や大阪港とは戦略・戦術が全く別です。

神戸・大阪はハブ港として釜山港と勝負しなければいけないので、内航フィーダー等による集荷力の強化が重要です。

福岡は、釜山と協走、共に走るということをしながらか、でも競争はしっかりしていく。呑みこまれないようにしなければいけない。

### 国際競争の中で、他と同じことをして勝てるのか？

① 福岡の港のSWOTは？（特に阪神の港と比べて）

② 規模が小さいことは、強みか弱みか？

- ・ 阪神港は、釜山港との競争が戦略。欧州航路の維持が、ハブ港としての生き残り条件。規模の効果を目指さざるを得ない。戦術は、内航フィーダー等による集荷力の強化（及び名古屋・京浜との連携）⇒しかし、…

③ 福岡の港は、物流面では、釜山港と「協走」しながら「競争」

ただし、企業立地環境は、「協走」のメリットを活かすために競争（競争に負ければ、雇用と所得が流出する）

©t.namba

31

それでは何をしていくべきか、ということについては今日は省略させていただきます。

- だいぶ時間がきましたので、今日は、タイトルが「クルーズを例にして」とありますので、クルーズの話に入りたいと思います。ここでも先ほどの社会保全と同様に、何々の「機会を利用して」が大事です。

クルーズを振興してお客をたくさん迎え入れて経済を活性化しましょうということは、一つの流れですが、それだけではいけません。観光立国懇談会の報告書の中にうたわれている、観光の原点をもう一度考えてみましょう。

観光ですから「光を観る」ですけれども、単に光を観るのではなくて、観光は国造りや地域づくり、まちづくりと密接に関わります。

自分たちを変えないでとにかくお客を入れ込もう、例えば、観光地に行くと駐車場で懸命に呼び込みをしている方がいますが、それは周りは関係なくとにかく自分の所に入れ込もう、お客サービス、満足は関係なしという感じです。

そうではなくて、地域全体の魅力を高める。住んで良し、訪れて良し、まさにライフスタイルのブランド化が大事です。住んでいる人が自らの手で良い街を造って、この街に住んでよかったと思う。遠くにいる人が、あそこは良い街だなと思ってあこがれて訪れる、というのを実現する。

論語に「近き者説びて（よろこびて）遠き者来る」というのがありますが、近き者というのはそこに住んでいる人、その人たちが喜ぶようなことをしていくと、そこに遠き者が来るとという言葉ですが、そういうのを目指すべきです。

先ほど、社会保全の話もしましたが、港を造って経済を活性化をしてというだけではなくて、港は、産業の立地環境の競争力の一つとしてしっかり機能を高め、それ以外のありとあらゆることをやって、地域全体の立地環境を高めていく、ということと思想は同じです。

- 次に、これは観光立国の意義ですが、先ほど人口が減るという話をしましたが、減ってくると当然経済が縮小します。これを何で補うかという、これは九州運輸局の資料ですが、定住人口が一人減ると年間の消費額は122万円減りますから、その縮小を補うには外国人9人来てもらえば良い。

別府でいうと、昨年外国のクルーズ船がはじめて入って賑わいましたが、定住人口が別府でも減る、それを補うにはクルーズ船で外国人が来てくれるのはたいへんありがたい。或いは、日本人の旅行者、特に60歳以上、65歳以上の比較的金を持っている方々に国内旅行をしてしっかりお金を使っていただく。

日本全体としても地域社会においても、経済の活性化はもちろんですが、金を回して、地域社会を回す社会保全のためにも、今クルーズは極めて大事です。

クルーズ船が入ると、観光客の消費、代理店への支出もある。物が売れば、その物をつくるための生産活動があるし、これらによって地元の経済活動が回ります。

ショッピングしてもらうことは大事ですが、一番お客様にしてほしいことは、ショッピングではなく、物を食べるとか、内需の拡大につながることです。ショッピングで電気製品を買ってもらうことはもちろん付加価値の増になりますが、それ以上に内需の拡大になるのは、サービス産業

のような所です。ここにお金を落してほしい。これがクルーズ船寄港の狙いになります。従って、中国のお客様はショッピングしてくれるので、それをどんどん延ばしましょうというのは、短期的には良いが長期的にはどうかと思います。これは後で述べます。

それから税収が増えます。しかし、岸壁の使用料というのはそれほど高くありません。これに維持費とかたくさん掛っていますので、港湾管理者としてはペイしません。

港湾管理者はペイしませんが、地域経済に与える効果は大きいので市全体としては歓迎です。港湾管理者は一所懸命やっていますので、海事関係の皆様にもいろいろご協力いただき盛り立てていただきたいと思います。

- クルーズがこれから先もほんとうに延びるのかと、疑う方がいると思います。可処分所得35,000ドル以上の人口が今後どうなるかという図を見ていただくと、2010年の日本は、この推計値は少し多すぎるように私は思いますが、約1億人です。

中国は4000万人。これが2015年、2020年となると倍々となる。2020年になると、この35,000ドル以上の人口が日本の2倍の1.8億人になるということですから、この所得層は市場として期待されています。

実際に外航クルーズ船の寄港がどうなっているかというのと、どんどん増えてきて、2012年に九州の港に入ってくる数179隻と推計されています。後の資料では少し数が違うように、実際はもう少し増えると思います。特に今年はボイジャー・オブ・ザ・シーズという大きな船が初めて入ってきます。博多港に15回寄港の予定ですが、この船はお客さんが3~4000人乗れる。この船の運航会社であるロイヤルカリビアン社の方の説明会では、港湾整備がどんどん進めば他の港にももっと大きな船を入れますよ、と言われていました。

博多港の入港隻数を見ると、2006年はゼロ。2007年5隻。それが2010年には63隻で国内1位になりました。なぜこんなに急に伸びたのかですが、この図に示している3つの地域がクルーズが盛んなところですから。有名な地中海クルーズ。そして、マイアミを基点にしたカリブ海。丁度クルーズ船で港、港

2012年外国クルーズ船の九州への寄港予定								国土交通省 九州地方整備局
船名	福岡	長崎	鹿児島	別府	油津	細島	その他	合計
ロイヤルカリビアン社 レジェンド・オブ・ザ・シーズ	6	9	9	8	5			37
ロイヤルカリビアン社 ボイジャー・オブ・ザ・シーズ	17	9						26
コスタクルーズ社 ビクトリア	30		5			8		43
ハーモニークルーズ社 クラブ ハーモニー	16	14	3	2				35
その他	2	27	7				8	44
<b>合計</b>	<b>71</b>	<b>59</b>	<b>24</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>185</b>

各港湾管理者ヒアリングをもとに九州地方整備局作成  
推定分のみ、変更の可能性あり

41

に寄りながら行く一番良いのが2000km圏と言われますが、この2つの地域は、これにぴったり入っています。これと同様に東アジアの2000km圏。クルーズという点で非常に有望だと言えます。

- 実際にどうかというと、スタークルーズ社が、このアジアのクルーズの草分けで那覇に良く寄っていましたが、今はこのコスタとロイヤルカリビアンが積極的に東アジアクルーズを展開しています。

なぜ博多港がゼロから急に1位になったのかと言いますと、このコスタとロイヤルカリビアンがこの2つがサービスを開始したからです。コスタが2006年、ロイヤルカリビアンが2007年にアジアクルーズを開始しました。

これからもどんどん先ほどの経済圏の所得増の関係でクルーズ人口が伸びる可能性があります。

2012年は、現在までに寄港が確定しているだけで185隻です。

ここに来て、韓国のハーモニッククルーズ社が急にクルーズ船を入れてくれることになりました。確定しているのが185隻ですから、もっと増える可能性があります、博多は71隻。別府は去年初めて入ったのですが、今年は10隻です。さらに伸びが期待できます。

船について見ると、このボイジャー・オブ・ザ・シーズという船は、13万7千トン、全長311mありますから、博多の中央ふ頭に入って来ると、岸壁延長が足りない。従って今岸壁を少し延長する工事をしています。

因みに、このクイーンメリー2が日本に寄港した最大の船で、全長345m、マスト高62mですが、マスト高に問題があります。クルーズという横浜のイメージがありますが、横浜のベイブリッジはマスト高55mの船までしか通れません。

実は関門橋は意外と低く61mしかありません。明石海峡大橋は65m、長崎の女神大橋も65m。したがって長崎にはクイーンメリー2がぎりぎりに入れます。

しかし、博多港は入り口に橋がありませんから、長さとか水深の問題はありますが、さらに大きい船が入れる可能性があるのも、そういう面で博多は非常に有望な港といえます。

鹿児島も橋がありませんからマスト高の高い船が入れます。

世界中でというよりも特に東アジアでどんどんクルーズターミナルが造られています。釜山も横浜のみなとみらいを手本にした再開発をして、旧港地区の北港を再開発しています。

- 次に外国クルーズ船の寄港推進と経済効果の拡大が課題です。一番の課題は、お客様の滞在時間をもっと長くすることです。

例えば福岡ですが、JTBのツアーの例では、博多港に9時に入って来て、大宰府に行って、天神で買い物してまた港に帰って出て行くという、短い滞在時間です。この間にお金を使ってもらわなければならない。本当はホテルや旅館に泊ってほしいのですが、クルーズ船では自分の船に泊ればお客様はタダですから、なかなか外で宿泊してくれません。従って落とすお金も少ない。

日本で今、船が一晩停泊してくれているのは神戸位だと聞いていますが、神戸でなぜ泊るかという、神戸に魅力があるからでなく、京都に行って泊りたいという魅力があるから、神戸に船がナイトステイしてくれるようです。

先ほど言いましたが、九州は丁度良い距離に港が点在しているので、鹿児島に寄り、長崎に寄り、

福岡に寄り、といろいろと面白いことができます。それで4泊5日で上海に帰っていくとかができるので、非常に魅力が高いと言えます。

もっとお金を使ってもらわないといけないのですが、観光客は移動中はお金を使ってくれませんので、道路が便利になって、例えば、阿蘇までさっさと行って温泉に入ってそこでおいしい食事をして土産も買って帰ってくる、という半日ツアーになると、金の使い方も違ってきます。そのため、なるべく移動期間を短くする、まず港で入国手続のために待つ時間を短くする、バスでの移動する時間も減らす、これが大事です。そのためにもC I Qの受入れ関係の改善をしなければいけません。

- 手元資料に港別の課題を整理していますが、至る所で岸壁延長が足りないとか、静穏度が足りないとか、岸壁がないので沖に船を止めて、小さな船で港まで来るとか、例えば屋久島では飛鳥Ⅱが入れなくて、沖で小さな船に乗り換えて上陸する。そういうことをやっています。これでは、なかなかお客様に特に年配の方に喜んでもらえません。

## 大型クルーズ船の受入環境の強化



- ◆クルーズ船寄港数の増加、大型クルーズ船の複数同時入港に対応するための港湾機能の強化が必要。
- ◆また、ターミナル周辺において、構想段階から民と官が連携して受入施設の整備等を計画、実現も（PPP:官民連携）。
- ◆CIQ体制の強化等のソフト面の対応も課題。



○大型クルーズ船

船名 : VOYAGER OF THE SEAS  
総トン数 : 137,270t  
船長 : 210.72m  
幅 : 32.00m  
乗客定員 : 2,112人



船名 : COSTA VENTURA  
総トン数 : 74,000t  
船長 : 192.39m  
幅 : 30.00m  
乗客定員 : 1,320人



50

博多港では、中央ふ頭のここがカメラが使っている所で、クルーズ船はその沖側の岸壁に着くのですが、この岸壁延長が足りません。

中央ふ頭が使えないときは箱崎ふ頭を使うのですが、中古の建設機械を置いてある所にクルーズ船が着くのはイメージが悪いので、ここ中央ふ頭先端部を何とかしたい。ここを埋めて、或いは栈橋かもしれませんが集客力のある施設を造りたいと思っています。



これをPFI、PPPなどで官民連携やりたいので、研究会を立ち上げようとしています。何せ3000人、4000人が一度に降りてくるということですから、相当な受入れ体制がないと、待たせてしまいます。その受入体制の改善を今一所懸命にやっているところです。

- また、現状改善型とかフォアキャスティングとバックキャスティングが出てきますが、結局、現状改善型で言いますと、来年はボイジャーが入ってくるから岸壁延長を延ばしましょう。さらにもっと増えるからバースウィンドーも増やしましょう、岸壁をもう一つ増やしましょう、それから中国人のお客は買い物が中心なので、もっとショッピングの魅力を高めましょう、となります。そうすると岸壁を少し延長したり、品ぞろえを良くしたり、通訳案内や決済方法を良くしましょうとなります。

しかし、ほんとは20年後とかを考えて行かないといけない。10年後を見ても先ほどの経済の状況を見て、中国のお客が博多に来て、今のような買い物をして帰りますかね、ということを考えなければいけません。さらに、20年後30年後になると、経済状況がひっくり返っているかもしれません。向うの方が金持ちになっているかもしれない。金持ちになっている人達がわざわざ日本に来て日本の電気製品を買って帰るはずがありません。それでショッピング・ショッピングと言っているといけない。どうしても現状改善型でいうと目先にある所の改善をしていこうとするのですが、将来はどうかというところと違いうだろう、つまり現状の延長上に将来はない可能性が高いと思います。

将来は何に魅力を感じて日本を訪れてくれるだろうか、というのを考えてみると、やはり文化とかライフスタイルではないでしょうか。その文化の中に、ショッピングの魅力とか気の利いたものがあるかどうかというのはありますが、少なくとも電気製品ではないでしょう。

そうすると先ほどの観光の原点のところでも少し申しましたように、単にお客を入れましょうということではなくて、住んでいる人達がほんとに良い街だなと思うような街を造って、かっこ良い暮らし方をしているのを見て、それに憧れてお客が来るという、その街のライフスタイル・暮らし方がブランドになるようなまちづくりをしていかなければいけないということです。

これからは、将来をまず見据えて今を見る、というやり方をしないとまずいと思っています。そうするとやるべきことはいろいろありますが、これは博多港中央ふ頭の例ですが、単に岸壁を延ばしたら良いとかそういうものではなく、ここのコンセプトをどうするか、そこで日本的な魅力、日本のデザインをどう見せるか・表現するか、そういったことを考えて行かなければいけません。

- もう一つ、今は単に中央ふ頭だけの話をしましたが、福岡の海辺の魅力はすごいと思います。たとえば、この能古島。こんな街のすぐ近くに田舎の風景が残っていることがすごいと思います。ニュージーランドは高級ロッジが有名ですが、能古島に戸建てのロッジを造るというのもきっとあると思います。或いはパーティヨットが湾の中を流している。ところが、福岡ではパーティヨットを見たことがない。これだけ静かな海ですから、最初に見ていただいたニュージーランドのあの風景のように、ヨットがたくさんいても良いはずで、夜には、このあたりでパーティヨットが

あふれていても良いはずで。

このように将来の目指す姿をまず想像して、まちづくりやみなとづくりを考えると、ずいぶん計画も変わって行くのではないかと思います。

- 今日しつこく言ってきましたのは、「機会を利用して」ということです。物を造って終りというのではなくて、観光振興でいうと、インフラなどのものづくりの機会を利用して、住んでよし、となるよう文化・ライフスタイルを磨こう、長い目で見て良い風景を造っていこうということです。



高千穂とか阿蘇とかの風景の魅力はすごいですからそれを損ねないで、更に魅力あるものにする。物を造るということはもちろん重要ですが、それを利用して何かシステムを造ることが極めて大事だということを、今意識してやっています。

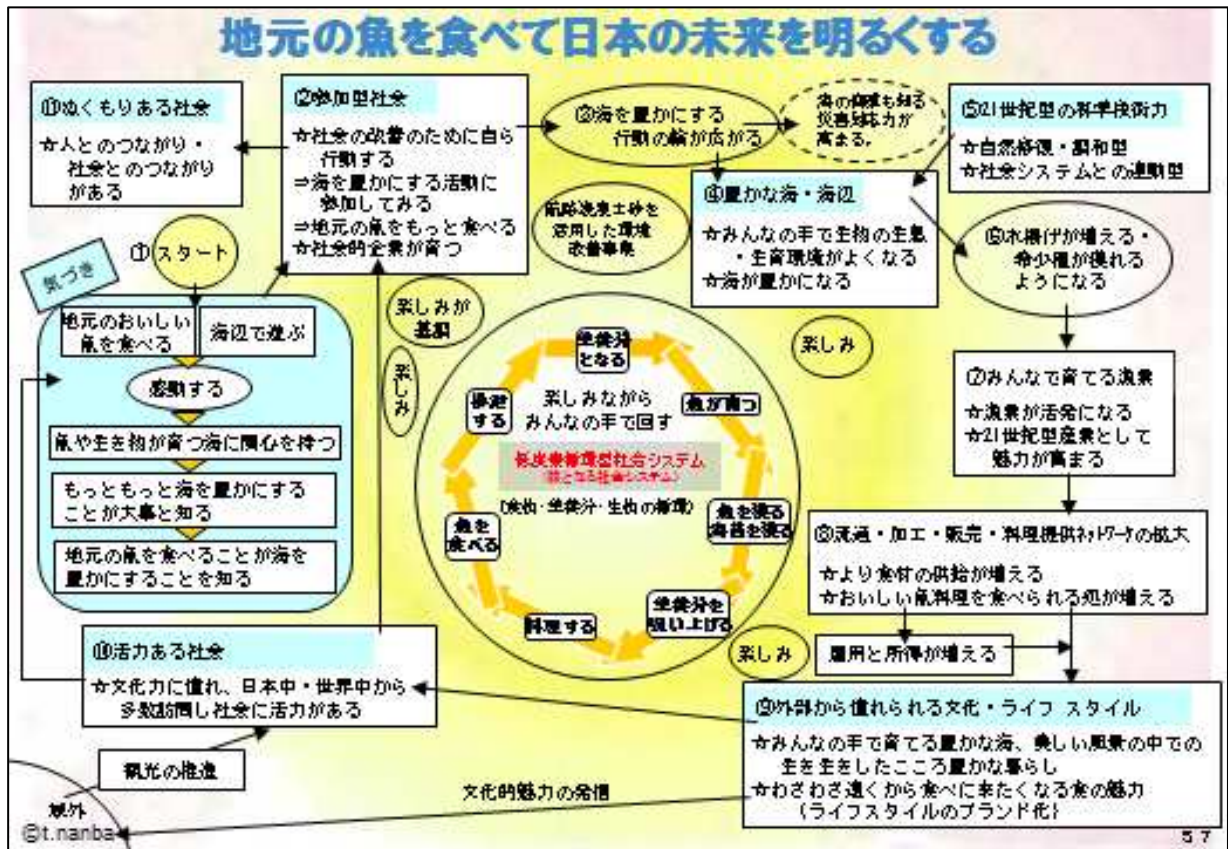
これは例えばスマートロジスティクス・センターと言っています。これは博多港の例ですが、現在はコンテナターミナルのトランスファークレーンの電動化を進めています。そのような要素技術にとどまるのではなくて、北九州等はずいぶんやっていますが、地域全体のエネルギーシステムをどう考えるのかという取り組みをしていこう、というものです。

ただこれも一つのシステムを造るというのではなくて、こういうシステム造ろうと思ったら、研究開発とか新しい物作りとかが必要ですから、この機会を利用してそういう研究開発を促進して、それで世界に誇りうるような最高水準のコンテナターミナルやロジスティクス・センターにして、その技術を世界に売って行くことを目指します。

ベトナムとかカンボジアあたりのコンテナターミナルについて、こういう技術を日本が持ち込んで、それとODAだとかをうまく結びつけて展開をしていく。こういうことをやって行くべきです。従来の技術だけを売っているようだとなかなか競走に勝てないのではないのでしょうか。

- それからこれはエコシステムですが、「エコシステムを回す社会システム」と言っています。博多湾というのはたいへんな地域資源です。おいしい魚が獲れますが、まだそれを生かし切れていない。それをみんなの手で大事に育てましょう。例えば藻場をもっと増やしましょう。それで海が豊かになって、その恵みである魚を食べ、消化し、栄養分として海に流し、また魚が育つ。そういうエコシステムを回す社会システムをつくる

ことが重要です。



整備局が何をやっているかという、この百道の前の海の中に窪地があります。深堀跡といっていますが、この百道のあたりの土地を造成するとき海を砂をどんどん採って埋め立てたのですが、その結果、沖合の海底が窪地になっていてこの中で水が淀みます。それで有害なガスが湧いてきたりして魚が住めないとか、青潮の原因になるとかの悪影響を与えています。一方で、博多港には、先ほどのマースク社の大きな船が入ってきますので、航路の浚渫をしています。

この航路の浚渫土砂をこの窪地に埋めて、より良い環境にする事業をやっています。そうすると、単純な物流効率化だけではなくて物流効率化のための浚渫という機会を利用して、こういうエコシステムが回るようにする。それにNPOの方とかが協働する。そうすると海がもっと豊かになって、この海の魚料理にあこがれてお客様が海外から来る、そういうシステムを作って行こうと取り組んでいます。

## 減災の社会システムづくり

減災…

生命と社会的財産を守る「社会システム」づくり

最大級の津波から人命を守ることは何よりも大事。

よって、避難対策が大事だが、  
社会的財産もあわせて守らなければ、  
「いのち」「こころ」は守れない。

⇒最大級の津波による壊滅的被害を抑制するハード  
は必要

©t.narba

59

- 結びにですが、最初に申しましたが、一人一人の思い、社会に貢献したいという思い、社会と深く関わりたいという思いが極めて大事で、それを高めたいと思っています。  
九州地方整備局職員一人一人はこういう思いを持って一所懸命仕事をしていますので、どうかこの思いを今日ご静聴いただいた皆様に共感していただいて、そして協働して明るい未来の実現に貢献できればと思っておりますので、これからもよろしく願いいたします。  
ご清聴ありがとうございました。