

「人口減少社会を見据えた特徴ある地域づくり研究会」
第1回研究会 委員発言要旨

日時：平成26年6月30日（月）15:30～17:30

場所：トキハ会館5階「ローズ」

番号	項目	発言要旨
1	全般	人口減少をマイナスイメージで捉えないことが大切。
3		「少子化（少産化）」、「高齢化（長寿化）」、「地域システム」の3点から、全体的、総合的に施策を検討していくことが重要。
4		「スケールメリット」よりも「スモールメリット」を目指していくべき。
5		集落内の住民だけを見ても解決策は見えてこない。他出子等、集落外のネットワークに着目し、その活用を図ることが重要。
6		都市と農村の非対称性を是正するのが自治体の役割ではないか。
7		移住・定住促進
8	商店街への就労等、地域での雇用とセットで定住促進を行うべき。	
10	東京からIターンで帰ってきたが、地元の高齢者から学ぶことが多く、自己成長につながっている。	
11	小学校から遠い地区に家族でIターンした人がいるが、スクールバス送迎があるため子どもの通学は逆に安心できるとの声があった。	
12	移住者から見た田舎の良さは、安心・安全な「面識社会」である。	

番号	項目	発言要旨
13	移住・定住促進	シングルマザーに対しては、子育て経験者が子育てを支援し、安心して働ける環境を整えていけば良い。
14	地域での産業	過疎地域で会社を経営しているが、20代の若者から高齢者、シングルマザーまで働いており、地域の駆け込み寺的な役割を担っている。
15		これからの農業は若い人や女性、シングルマザー等に活躍してもらうことが大切。
16	地域での教育	地元の学校は小さいが、小規模校だからこそ、地域と一体となった教育が実現できている。
17	地域の担い手	生産年齢人口の上限が64歳というのは実態にそぐわない。65歳～75歳の高齢者は「役立ちプレミアム世代」として活躍が期待できる世代。
18		地域の経済を維持し、かつ公的な役割を担う、第2の行政となる組織の見極め、育成が必要。
19		「企業誘致」より「企業家誘致」が重要。
20	若者支援	若い人の多様な生き方を認め、子どもを産み育てたいという要望に応える支援が必要。
21		「農村から都市部へ」という流れが、「都市部から農村へ」という流れに逆転しつつある。特に意識の高い若い世代はその流れを敏感に察しており、今後は行政がそのような若者をいかに支援していくかが重要となる。
22		低収入等に起因する「未婚化」「晩婚化」が少子化の大きな原因。住宅、雇用、教育等、様々な面での若者支援を強化すべき。

「東九州自動車道の開通後の新たな展開研究会」
第1回研究会 委員発言要旨

日時：平成26年7月18日（金）15:00～17:00

場所：大分県庁新館 51会議室

No.	項目	発言要旨
1	全般	フェリー・陸路・鉄道を連携させるのか、東九州道を活用して有機的に結合させるのか等拠点の絵はどのようなものかという議論が必要。
2		論点として、①東九州道内で何を行うのか、②関門海峡を渡って東九州軸に流れるように何を行うのか、③東九州道完成による九州の循環高速交通体系をどう活用するのかという3つの視点があると考え。
3		九州の東の玄関口として東九州自動車道をいかに利用するか、中九州自動車道、四国へのフェリーなども併用も含めて考えるべき。
4		大分のポテンシャルとして高いのは海。海や港を使った拠点づくりを考えてはどうか。
5		物流・人の流れの拠点というとき、どういう拠点をイメージするか。観光だったら道の駅を拠点としてコンシェルジュ機能を持たせる等、諸事例をふまえながら考えていくと、ハブの必要性やどのような機能をもたせるかの議論が必要。
6		「エアー＋フェリー」「エアー＋バス」「フェリー＋バス」のポテンシャルについて、きちんと整理する必要がある。また交通インフラや観光資源の整理も必要。
7		大分県と宮崎県は経済的な結びつきが弱いですが、東九州道開通によって関係が深まることを期待したい。
8		各地への時間短縮がどの業種業態の企業活動において有利であるか、調査が必要。
9	交通	東九州自動車道の工事が進むにつれて、宮崎県（特に県北）のフェリー利用者が大きく伸びている。
10		福岡～宮崎は、高速開通により高速バスの便数が2～3倍増加した。時間短縮の効果は大きく、東九州道がつながることにより客は増える。
11		高速バスを利用して大分に入ってくる場合、バス停が目的地でないJR駅等であるので、2次交通がうまく整備できるかが1つの論点。
12		高速バスのバス停へのアクセスについて、パーク＆ライドの駐車場を整備するなど、通勤・通学で使いやすくする工夫が必要。
13		長距離フェリーとバス事業者のタイアップは全くない状況であるが、バスは商品の組み合わせがしやすい資源であるため、今後の可能性はある。
14		東九州道は片側1車線区間が多くあまり高速で走れないため、大量の交通を流すという点で、大きな期待をすると裏切られる可能性がある。

No.	項目	発言要旨
15	観光	広域観光ルートに関しては、大分と宮崎でストーリーを作ったり、共通のものを掘り起こしてPRしていくということが必要。
16		観光面では期待感が大きいですが、開通はいいことばかりではなく、通過点になる危険性がある。よって、回遊を増やすこと、大分に留まってもらうことの両面が重要。
17		観光誘客という点では、まず足元を固めるという視点も重要。県南～県北区間等が行きやすくなるため、県内の交流人口増加等を考えることも必要。
18	物流	大分港を物流拠点としての発展を目指すのであれば、港湾のコンテナ処理能力向上と道路と港湾を結ぶアクセス道路の整備が必要。
19		容量としては大きくないが、大阪方面から四国を抜けて宮崎に至るルートの現実性が高まってきている。
20		大分空港が道路と連動して、物流に使えるという発想を議論する場が必要。
21	住民意識の醸成	拠点づくりに向けては、住民が高速全線開通によるメリットをいかに享受するかが大事。
22	その他	高速開通により一般道の通行量が減っており、沿線の商業施設などが厳しい状況。よって、観光施策や物流施策を含む定住促進をしっかりとやっていくべき。
23		高速開通後は目的地になれるかどうかのカギ。観光面では資源を磨いて発信し、売り込むという取組が必要。
24		長期的な取組として、九州の他の空港と連携し大分空港の国際線を誘致してはどうか。

「芸術文化ゾーンを活用した新たな展開研究会」

第1回研究会 委員発言要旨

日時:平成26年5月30日(金)13:00~15:00

場所:県庁新館5階 51会議室

番号	項目	発言要旨
1	創造都市	かつてはハイテク産業による地域づくりが時代の潮流だったが、21世紀を境に芸術文化と地域の発展という視点が世界的に盛んになっている。その中で創造都市という考えも世界的潮流になっている。
2		東京オリンピックに向けた文化プログラムを作成すべき。全体状況から見たとき、大分のポジションは非常に良い。中心部に新しい文化施設が集中的に展開できる来年は、大分にとって歴史的な好機である。今こそ、クリエイティブ大分に向けて、大分モデルを作るべき。
3		クリエイティブシティという言葉はスローガンであり、一つのマジックワード。大分は大分なりに自分なりに使いこなしていけばいい。
4		創造都市の基本は県民一人ひとりが持っている創造力を開花させるような方向でいろんな分野で活躍し、幸せを感じ、地域に誇りが生まれることだと思っている。大分版の創造都市を考えていけばいい。
5		創造都市という言葉は抽象的。これを大分県にどうアジャストさせていくのか、どういう創造都市にしていくのか、このビジョンを今後の会議の中で作っていけるかが鍵。
6		方向性としては、創造都市を実現していくために、芸術文化ゾーンを活用していくとしてほしい。
7		都市の中に多様な創造の場を作りたい。その中でまだ世に出ていないアーティストと何か新しいアートプロジェクトを行っていきたい。文化消費ではなく文化創造が必要。
8	教育	アートは人が人らしく生きていく上で必要。
9	産業	芸術文化ゾーンにより、周囲が触発され、そこにどんな産業、企業が興っていくかが地域の活性化、大分の創造都市へ繋がっていくと思う。
10	福祉	地域のつながりを作っていくうえでアートの力は大きい。 アートは広がりを持っており、高齢者・障がい者をはじめ、アートに関わる環境に乏しかった方々にアートを届け、元気にしていくという観点にこの芸術文化ゾーンがなれば素晴らしい。
11		アーツが持つ力を全ての県民が活かせるような環境を整えてほしい。まずは芸術文化ゾーンに来やすくすることが必要。ユニバーサルデザインも必要。

番号	項目	発言要旨
12	地域づくり	地域課題を解決するのはアーティストではなく、あくまでも住民。アーティストは新たなものの見方を提供する「媒介者」である。
13		芸術文化といっても幅広い。これまで全国各地で様々な団体によるアートの取組がなされているが、アーティストが消費されていると感じている。 また、行政がアートを扱う際に行政が取り回す方に権限を与えられないことが問題。
14		アートという定義は広いと思うが、行政がやらなければならない地域の活性化などと繋がりが出てくる分野において、行政に活用すべきものを我々が扱うアートと捉えればよい。
15		ディレクターが何を考えているかということも重要。アートのためのアートだけ考えている人もいれば、地域のことを最優先に考えている人もいて、またその中間の人もいる。発注側である自治体側がどれだけ深い見識をもっているかが問われなければならない。
16		マネジメント側と使われるアーティストの関係ではマネジメント側の責任が非常に大きいと思う。著名なアーティストを招いて集客するののも一つの方法であり、地元のアーティストを使った町おこしも一つと思う。そのためにもディレクターがたくさん必要。
17		芸術文化ゾーンは鑑賞する施設で「つくる」機能がない。ライブハウスや人が集まり議論する場などがストリートカルチャーの中で生まれることが重要。周囲のいろんな施設、機能が張り付いてきて様々な人が集まってくるという場所がどれだけ生まれるかどうか。これができなければ従来型の施設で終わりになる。
18		ツーリズム
19	連携・ネットワーク	大分市内にはこれだけの施設があるので、ぜひ施設間の連携、情報交換などはしなければならない。年に1回は集まる機会を持つなども必要。将来的にはNPOなど末端の団体とも連携、情報交換できるような場も持つべき。まずは大分市としっかり連携してほしい。
20		芸術文化ゾーンと県内の離れた場所がどう繋がっていくのか。芸術文化ゾーンに足を運ぶのは元々興味がある人だけで、興味のない人にどう浸透させていくのかというのも論点の一つ。
21	その他	ワークショップを開くなど、地域にアート等を持って行き、来たくても来られない人、興味のない人にも届ける工夫をしてほしい。
22		県立美術館で行われる様々なプロジェクトを通じて、県内各市町村に行きたいと思わせるといった観点も非常に大事。美術館が単に「美術品を展示する場所」、ではなく様々なものと繋がっていくことが重要。芸術文化ゾーンは、人々が大分の文化に触れるための入口「ポータルミュージアム」になってほしい。