

国土審議会第4回広域自立・成長政策委員会

平成21年10月22日

【江原広域地方整備政策課長補佐】 それでは、定刻になりましたので、ただいまから国土審議会政策部会第4回広域自立・成長政策委員会を開催させていただきます。

本日は、お忙しい中をご出席いただきまして、まことにありがとうございます。

私は国土計画局広域地方整備政策課課長補佐の江原でございます。

議事に入ります前に、まずお手元の資料の確認をさせていただきます。初めに議事次第、座席表、委員名簿とございまして、資料1に「広域ブロックの自立・成長について」、資料2-1に「広域的な地域での取組事例（概要）」、資料3に「これまでの広域自立・成長政策委員会における広域連携に関する主な発言」、資料4に「非行政主体に対し、公的な権限を法律で付与している例」、最後に、参考資料1から9をおつけしております。

以上の資料に不備がございましたら、事務局までお知らせください。

次に、本日の会議の公開につきまして申し述べさせていただきます。広域自立・成長政策委員会設置要綱の規定により、会議、議事録ともに原則公開することとし、本日の会議も一般の方々に傍聴いただいております。この点につきましてあらかじめご了承くださいますようお願いいたします。

なお、本日は本委員会の定足数を満たしておりますことを念のため申し添えさせていただきます。

それではお待たせいたしました。以降の議事進行は委員長にお願いしたいと存じます。

寺島委員長、よろしくをお願いいたします。

【寺島委員長】 それでは、本日の議事に入らせていただきます。

お手元の議事次第をごらんください。本日の議題は、「広域連携についての意見交換」でございます。意見交換に先立ちまして、まず、広域連携に関するこれまでの議論を踏まえました論点及び課題につきまして、事務局からの説明をお願いしたいと思います。

【澁谷広域地方整備政策課長】 それでは資料のご説明をさせていただきたいと思えます。すいません、着席のまま失礼させていただきます。

大部な資料がございますが、まず、資料1というのをごらんいただきたいと思います。1枚紙でございます。パワーポイントの横紙でございますが、「広域ブロックの自立・成長について」ということとございまして、この委員会の趣旨が、今年の8月に国土形成計画

の広域地方計画というものをつくりましたと。ブロックごとに成長戦略のようなものを広域地方計画として決定したわけでございますけれども、それを推進するに当たって、ブロック単位での広域連携のあり方、あるいは国際社会で成長できる企業の立地、国際社会に対応できる人材の定着というような課題が、各地域にあるわけございまして、そうした広域地方計画の実効性ある推進をする上での課題の検討をしていただいているということでございます。

その中で前回8月24日の第3回委員会の場におきまして、寺島委員長のほうから、法制的にもきちんと裏打ちのある責任ある広域的な戦略的な主体を装備していくことが必要ではないか、総合化・体系化・ネットワークの担い手となる、省庁を越えた広域連携主体のようなものを制度設計していくべきではないかと、このようなご意見、ご指示をいただいたところでございます。

委員長のご指示に基づきまして、国内外の事例を調べまして、今日、今からご紹介するわけでございますけれども、そうした中から今後の広域連携のあり方について、本日委員の皆様方から、いろいろご指導賜ればと思っております。

資料2-1というのが7枚つづりの紙でございまして、その後に資料2-2という、パワーポイントの打ち出しのカラーの46ページにわたる大部のものがございまして、恐縮ですが、この資料2-1と2-2を並列しながら、横に置いていただきながらごらんいただければと思います。資料2-1のほうは概要になってございまして、資料2-2がその概要に書いてあるさまざまな取り組みの各論の紹介ペーパーという位置づけでございます。

まず、資料2-1の「広域的な地域での取組事例（概要）」というのをごらんいただければと思いますけれども、(1)にイギリスの事例というものがございまして、Local Strategic Partnership、地域戦略パートナーシップというもののご紹介でございます。

資料2-2のほうを見ていただきますと、たまたまケンブリッジの例を紹介しているわけでございますけれども、資料2-2のパワーポイントの横紙の2ページ目を見ていただきますと、Local Strategic Partnershipというものの説明がございまして、これは公共セクター（州政府、市町村）、それから商工会議所とかの民間セクター、大学、各種の経済団体、こうした主体が参加するパートナーシップでございまして、もともとこれはいろいろ経緯があるんですけれども、ブレア政権のときにこうした取り組みがなされたと聞いております。

この横紙のカラーの3ページを見ていただきますと、2つ目のポチのところに地域開発

公社というのが黒い字で書いてございます。Regional Development Agencyというのがございますけれども、これはイギリスの国の、一種出先機関のようなものでございまして、私どもの日本国政府で言いますと、地方整備局と地方経済産業局を合わせたような組織でございまして、これがリージョンといいまして、私どものブロックに相当するところを統括しているわけでございます。

地域開発公社、RDAと呼んでおりますけれども、ここに環境交通地域省、国土交通省みたいな役所がございまして、そうしたところとか、国のいろんな役所から地域開発に関するさまざまな補助金を統合化いたしまして、昔、Single Regeneration Budgetと呼んでいましたけれども、現在はSingle Programと呼んでおります、この一括交付金をRDAにつけると。

その際に地域の開発に関する戦略をつくるのが前提でございまして、その地域の戦略をつくる上で、役所だけでつくるのではなくて、官民挙げたこの組織でございましてLocal Strategic Partnership、ここで戦略をつくる、それに基づいて一括交付金、Single Programを交付するという趣旨でございまして。

以下、日本の事例をご紹介するわけでございますけれども、日本のさまざまな制度は、ほぼこのイギリスに似たような体制をとってございまして、法律で、例えばいろんな補助金とか交付金とかの支援をする場合に、市町村が計画をつくる、で、計画をつくる上で官民挙げた協議会と協議をなさないと、こういう仕組みが日本の法制度に非常に多いんですけれども、ほぼイギリスのこのパターンに近いということでございます。

資料2-1の縦書きのほうでは、1ページの後半になります。我が国の事例ということでございまして、資料2-2の横書きのほうでは4ページになりますけれども、我が国の事例の中心市街地活性化法によりまして中心市街地活性化協議会のご紹介でございます。

以下、広域的なさまざまな官民の連携主体の事例をご紹介するというところでございます。中心市街地活性化法という法律に基づきまして、これは任意でございまして、横書きのパワーポイントの4ページの左端のほうに縦書きで出ております、中心市街地活性化協議会をつくることができまして、この中心市街地活性化協議会は、商工関係の団体、それからまちづくり会社のようなまちづくり系の主体、最低でこの商工関係とまちづくり系、両方入れなきゃいけないとなっておりますけれども、それ以外にもさまざまな大学とか、いろんな主体が入れるわけでございます。

この法律では市町村が中心市街地活性化基本計画を作成して、これが内閣総理大臣によ

る認定を受けたら、各省のさまざま支援が受けられるという仕組みでございますけれども、この計画の策定に当たって中心市街地活性化協議会が意見を言える、それから作成だけじゃなくて、その実施についても意見が言える、こういう特徴がございます。

横書きのほうの5ページが、例えば1つの事例ですけれども、山形市中心商店街づくり協議会というものがございまして、これは県、市だけではなくて、商工会議所、まちづくり系の公社、青年会議所などが入っているということでございます。

次の事例が横書きの6ページ、縦書きのほうでは2ページになりますけれども、地域公共交通活性化法という、平成19年にできた法律でございます、バスでありますとか、電車でありますとか、船舶でありますとか、地域公共交通を何とか活性化したいという法律でございます。これも中心市街地活性化法とかなり似ていまして、市町村が地域公共交通総合連携計画というものをつくります。つくるに当たって、地元で市町村、公共交通の事業者などが集まりまして協議会をつくりまして、この協議会と協議をして計画をつくる、こういう仕組みになってございます。

横書きの7ページを見ていただきますと、これは長野県の安曇野市の地域公共交通協議会ですけれども、運輸局、警察に加えて、商工会、観光協会、医師会、それから鉄道会社などのさまざまな企業、バス協会、タクシー協会などにより組織をされます。この安曇野の場合は、デマンドバスというのを運行させることで計画がつけられているということでございます。

それからその次の事例が8ページになりますけれども、これは経済産業省さんが所管している企業立地促進法でございます。企業立地促進法のスキームは、この8ページの左下のほうに書いてございますけれども、都道府県または市町村が基本計画というものをつくります。これは企業の立地を促進する上での計画を自治体、公共団体がつくるわけですけれども、この基本計画をつくるに当たって、地域産業活性化協議会というものと協議するという仕組みになってございます。この地域産業活性化協議会は全国で160近く既にできておるわけでございます。

例えば9ページに例がございまして、兵庫県たつの市等、周辺のまちとあわせまして協議会をつくりまして、播磨科学公園都市などの計画をつくっているということでございます。先ほどの中心市街地活性化と地域公共交通協議会は、市町村レベルの協議会になるわけでございますけれども、この企業立地促進法による協議会は、特段どのレベルじゃないかということにはございせんが、市町村の枠内におさまるものに加えて、こ

のように複数市町村にまたがるものもございます。制度上は都道府県をまたがるものもあり得るということで伺っております。

それから10ページでございますが、これは私どもの観光庁が所管しております観光圏整備法でございます。観光圏というエリアを特定いたしまして、そこにおける観光振興等についての基本方針をつくるわけでございます。この観光圏の整備計画を市町村または都道府県がつくるに当たって、地元の観光事業者等からなる協議会と協議をすると、ほぼ同じようなスキームでございまして、要は地方公共団体が計画をつくって、その計画のもとに国が支援するというスキームで、計画を策定する上で協議会と協議する、その協議会には民間のさまざまな主体が入りますという流れになってございます。

この観光圏のエリアは、既に16の協議会がございましてけれども、県の中にあるものもありますし、県をまたがっているものもできております。この県をまたがっている例として、11ページが雪国観光圏推進協議会ということでございまして、これは新潟の十日町、魚沼等に加えて、群馬のみなかみ、長野の栄村等、3県にまたがった地域を観光圏として設定しているということでございます。

ごらんのように、縦長の概要版の2ページの下のほうに書いてございますけれども、イギリスの事例、それから我が国の既にある各種制度に基づく協議会の事例をご紹介いたしました。各地で広域連携協議会のようなものが立ち上げられていますけれども、いずれもこれは国の制度に基づいて立ち上げられていますので、内容的には同じような協議会になっているということでございます。それから広域連携体制の特徴ですけれども、行政のほうで計画のようなものをつくる上での協議をする、連絡・調整型の役割を担っているということでございます。

それから縦書きのほうの3ページでございますけれども、アメリカの事例ということで幾つかご紹介したいと思います。アメリカの事例は青山先生のほうがお詳しいと思いますので、後ほど補足していただければありがたいですが、横書きのパワーポイントの12ページですけれども、ノースカロライナの、これはリサーチ・トライアングルのパートナーシップです。

13ページに詳しく書いてございまして、これは青山先生から以前ご紹介いただいたものでございます。リサーチ・トライアングルというのは、ノースカロライナの有名なリサーチパークですけれども、ここに企業誘致をしたいということで、商工会議所とか自治体等が中心となって連携機関をつくりまして、それがIBMの誘致とかに成功して、現在パ

ートナーシップということになってございます。

このパートナーシップの活動内容を14ページに書いているわけですが、14ページの2つ目のポチにございますように、80年代まではリサーチパークだから研究所なんだということで、研究所の誘致を進めてきたんですけれども、もうちょっと地域に誘致すべきリーディング産業というものに、ターゲットを絞ってマーケティングをするべきじゃないかということで、このパートナーシップが調査分析を行って、ターゲットを絞ってみんなで共同で広域的な連携をしながら、プロモーション活動を行ってきたということでございます。

そこで14ページの下のほうに書いてございますけれども、みずからビジョン、戦略を立ててそれを実行する、シンクタンクプラス実際に活動するという意味で、「シンク・アンド・ドゥー」タンクのような組織と考えられます。

それから15ページでございますけれども、これはやはりアメリカのテキサス州のオーステインの事例です。16ページを見ていただきますと、IC<sup>2</sup>、アイシースクエアというものです。これはテキサス大学が中心となってできたものでございます。かなりアメリカでは有名なんです。このオーステインは大学があったんですけれども、それ以外は石油を掘るといふ鉱物資源のまちだったんですけれども、現在ハイテクのテクノポリスに25年から30年ぐらいの間に大変身を遂げた、有名なまちでございます。大学が中心となりまして、産学官のコンソーシアムを設立して、ビジネスインキュベーション、その地域戦略を立案して、プロモーション活動をやっているという、非常にユニークな事例です。

これも17ページに書いてありますけれども、実際に戦略をつくってアピール活動、プロモーション活動をやっているという意味で、「シンク・アンド・ドゥー」タンク型の広域連携組織と言えるのではないかとございまして。

それから、18ページの事例がカンザスシティでございまして、カンザスシティはミズーリ州とカンザス州にまたがっております、主なところがほとんどミズーリ州なんですけれども、19ページにありますように、2つの州にまたがっているということで、州境連携型でありますけど、カンザスシティ地域開発協議会というのを作りまして、さまざまな活動を行っているということです。特徴的なのは、金融機関とか電力会社とか、さまざまな主体が入っているということでございます。

20ページにございますように、あとはこれはPort Authorityも入ってたりしますので、わりと都市開発中心のさまざまな活動を行っているということでございます。

それから21ページはちょっとこれまた変わった事例。必ずしもこれは官民の連携というわけではないんですけれども、広域的な連携という意味でよく取り上げられますのが、ミネソタ州のツインシティズ都市圏というものでございます。ミネアポリスとセントポールという2つの大きな都市がございまして、ツインシティと呼ばれていますけれども、これを中心とする大都市圏、メトロポリタンエリアがございまして、22ページですけれども、ここがツインシティズ都市圏協議会、Metropolitan Councilというものをつくってございます。

アメリカの大都市の場合は、MPOという計画機関をつくって、そこで交通計画を策定するということが連邦の制度で決まっているわけでもございまして、当然これはMPOがあって、交通計画をつくるわけですけれども、この都市圏協議会の場合は都市圏全体として財政調整をしているというのが、かなり特徴的なところでございます。

23ページを見ていただきますと、後半のほうに書いてございますが、全米で唯一タックス・シェアリングを実施している地域だというご紹介でございます。これは例えば企業を誘致したりする、工場が立地したりする、それから大規模なショッピングセンターが立地したりとなりますと、アメリカの場合も固定資産税というのは市に入るわけでもございますけれども、それは立地した市、シティに固定資産税収がどっと入るということで、したがって本来は、工場はこういうところ、大学はこういうところ、商業施設はこういうところと役割分担をして、広域的なプロモーションするのが理想だということは、みんな頭でわかっているながら、実際やはり自分のまちに來てほしい、それは税収が欲しいからだということになるわけですし、結局個々の誘致活動になると縦割りになってしまいます。

これを排除するために、ここに書いてございますけれども、大きな施設が立地した場合の固定資産税収の増収分の4割を都市圏全体でプールして、それをみんなで配分するという仕組みでございます。したがって、おらがおらがとならないように、みんなで広域的な観点で統一的な活動ができるようにという趣旨でございます。

それからもう一つ、逆に施設が来るだけではなくて、緑地とか貴重な景観のように、税収をもたらさないものを保全するため、保全する市が不当な税収源にならないようにという配慮もあったと。もともと何か貴重な景観を壊して発電所を誘致したいという市があったことから、こういう制度ができたと聞いておりますけれども、これはなかなかユニークな事例ということでございます。

同じような事例が24ページにございまして、以前、この第1回の委員会で、九州とオ

ランダがほぼ面積も人口も同じなんだけれども、1人当たりのGDPが随分違うよねという指摘をいただいたと思いますけれども、オランダの場合はまさに先ほどの都市間の調整と同じように、アムステルダム、ユトレヒト、ロッテルダム、ハーグのような大きな都市が、多核型シティ・リージョンと書いてありますけれども、評議会を設けまして、自分たちのまちは例えば港湾中心でいく、自分たちのまちは鉄道網の拠点としていくというような形で広域的に役割分担をして、お互い統一的なコンセプトで地域振興を行っているという事例でございます。

以上が海外の事例のご紹介でございます、縦書きの概要版の3ページの下の方を見ただけですと、このアメリカの各地の事例をご紹介したわけですが、いずれも民間主導であるということ、それから国の制度に基づく一律の、施設も似たようなものがたくさんできるということではなくて、それぞれの地域のニーズに対応する形で、それぞれの地域のニーズに合った組み合わせ、いろんな主体の組み合わせでできている。また、それぞれの地域の課題に対応するために、これまた自発的に立ち上がっているということが特徴だと思います。

それから連絡調整だけではなくて、まずはみずから分析をして、戦略をつくり上げるということ。それからそれを推進するという取り組みまで一貫して行う「シンク・アンド・ドゥー」タンク型の組織になっているということが特徴ではないかと思えます。

それから4ページが、先ほどご説明したミネソタの例とオランダの例のご紹介でございます。

それから概要版の5ページのほうでございますけれども、我が国における広域連携の新たな動向ということでして、我が国もイギリス型の、それぞれ個別の各省の法律に基づいた協議会というのはたくさんあるわけですが、やはりそうではない、地域の政策課題に根差した民間主導の「シンク・アンド・ドゥー」タンク型の広域連携活動、これは国の制度とはある意味関係なしに、自発的にでき上がっている事例も徐々に見られるということで、幾つかの先進事例のご紹介をさせていただきたいと思えます。

1つがこのパワーポイントのほうの資料でございますが、26ページでございます。三遠南信地域ということでございまして、三遠南信というのは三河と遠州と南信州ということでして、大きな都市で言いますと、浜松、豊橋、飯田、静岡と愛知と長野にまたがっている、天竜川の流域の地域でございます。昔から歴史的に天竜川と同じ流域ということで、交流なり連携があった地域だと伺っております。

この三遠南信の地域が27ページにございますように、三遠南信地域連携ビジョン推進会議というものをつくってございます。これは豊橋、飯田、浜松の3市とその周辺の市町村、県がオブザーバー的に参加しているようでございますけれども、ほぼこの市が中心となって、それぞれの市の商工会議所ないし商工会、または商工会連合会がメンバーになって、また主な大学が3つございますけれども、この3つの大学もメンバーに入りまして、広域連携の機関となっているわけでございます。

この三遠南信地域は、まずはビジョン検討委員会をつくりまして、昨年、三遠南信地域連携ビジョンというのをつくりまして、現在そのビジョンを推進する会議を設置してございます。将来的には2012年ごろを目途に、恒常的な連携組織として設置したい、このように予定していると伺っています。

28ページが具体的な活動でございますけれども、例えば食農産業クラスター推進フェア、これは企業のマッチング活動を行ったり、外に出て行ってプロモーション活動を共同で行ったり、それから社会実験の例ですけれども、地元の農産物などを、三遠南信ブランドというものをつけて一度売ってみたいということで、例えば東京の板橋でアンテナショップを臨時に設けてやってみる、こういった活動を行っております。ある意味「シンク・アンド・ドゥー」タンク型の先駆けのような活動をしてございます。

29ページも同じような事例でございますけれども、大学もかなり重要な主体として位置づけられてございまして、大学の連携、例えば3つ大学があるんですけれども、それぞれの大学に地域学という講座を設けて、お互いにコラボレーションしながら、一種コミュニティ大学のような機能を持たせるとか、そうしたことも今検討していると。人材を創出・確保ということを、大学を中心になってやろう、こうしたことも今取り組みが進んでいるところでございます。

30ページでございますけれども、この三遠南信の取り組みは非常に先進的ということで、私が直接お邪魔してご意見を伺ってきたわけでございますけれども、その中でぜひこの委員会でご紹介いただきたいというご意見を伺ってございますので、ご紹介させていただきます。この30ページにございますが、まずは広域的な連携というのは、総論ではみんな賛成するけれども、いざ個別プロジェクトの実施になると、あるいは企業誘致という各論になると、市町村の行政区界にとらわれてしまう。で、なかなか調整が難しい。政策課題ごとに協議会をつくって、そこが県とか基礎自治体の利害の調整ができる、そういう制度的な仕組みができると広域連携の実効性が格段に高まるんじゃないか。

それから2つ目ですけれども、広域連携プロジェクトというのが広域地方計画に位置づけられているけれども、これも計画ができた直後は皆関係者の意気も高いけれども、だんだん時間の経過とともにトーンダウンするのがこれまでの例ではないか。これは関係者がたくさんいると、結局だれが実施主体かという責任感がなかなかなくて、やはりこの三遠南信の協議会のような連携主体に、プロジェクトの企画と実施について、きちんと制度的に責任を持たせるというようなことが必要ではないか。これが2点目のご指摘でございます。

それから3つ目ですけれども、広域地方計画がせっかく横断的に策定されたんだけど、個々のプロジェクトを実施する段階になると、結局国がいまだに縦割りなので、複数の省庁との調整が非常に難しい。三遠南信というのはそれぞれ長野、静岡、愛知の、ある意味県境に位置している地域でして、それぞれの各省の出先機関も、さいたま市だったり名古屋だったり、場合によっては新潟だったりするそうなので、非常に大変だということで、ぜひ三遠南信協議会のようなものを法的、制度的に位置づけることで、この協議会のプロジェクトについては国の窓口をどこかに一本化する仕組みをぜひつくってほしいと、これはかなり強く要望をいただいたところでございます。

それから31ページは東北の事例でございますけれども、とうほく自動車産業集積連携会議。東北の場合、それぞれの県に自動車関連産業協議会というのがございまして、それとあとは大学とか、研究機関とか、各県で構成されているものでございます。2007年にビジョンをつくりまして、32ページにございますように、もともと東北地方は自動車産業が集積していたところでございまして、地域の大学、研究機関とか中小企業なんかとの連携を図りながら、この産業集積をもうちょっと戦略的にやっていこうということでございまして、33ページにございますように、ビジネス・マッチング活動をしたり、東北地方の自動車産業としての集積自体を一つのアピールポイントにする、そうした活動を行っていききたいということです。

ただ、まだこうしたビジョンをつくって、こうした活動がこれからというところでございまして、やはり協議会の例えば予算がそれぞれの県の縦割りになっていると、いろいろ課題があるような話も伺ってございます。

34ページは首都圏の事例ですけれども、TAMAと申しまして、テクノロジー・アドバンスト・メトロポリタン・エリアということだそうなんですけれども、首都圏産業活性化協会。広い意味で多摩地域はいろんな研究開発型の企業の集積、それから大学の集積が著し

いところですが、そこで産学官の連携をいたしまして、地元の中小企業と大手の企業との連携のマッチングでありますとか、大学とのコラボレーションでありますとか、あとは地元の金融機関もメンバーに入っていて、ファイナンスのお手伝いもするというようなところが非常に特徴的でございます。

35ページがエリアでございまして、36ページにございますように、これは既に社団法人化しているわけでございますけれども、国際競争力のある製品開発型の中小企業等を育てるということで、総合的な活動を行っているということです。

37ページは、たまたま数日前の日経新聞に載っていたものでございまして、大手と中小の交流会がかなり実を上げているという紹介でございます。

それから38ページでございますけれども、これは関西の大阪湾の周辺のエリアでございまして、2005年でございまして、関経連が中心となりまして、国際物流戦略チームというものをつくりまして、いろんな提言を取りまとめたわけで、その中で大阪湾に大阪港と神戸港と尼崎西宮芦屋港、3つの港があるわけでございます。この3つを1つの港として扱おうではないかということで、これを一開港化と呼んでおりますけれども、そういう提言に基づきまして2007年には、港則法という海の道路交通法みたいな法律がありますけれども、この港則法の施行令の改正で、今言った3つの港、大阪港と尼崎西宮芦屋港と神戸港を阪神港という1つの港として扱う、例えばとん税などは1回で済むというようなことが既に実現してございます。

39ページにございますが、また入港料の値下げとかも行いまして、例えば複数の港湾に寄港する船が増えているとか、実績を上げているところでございます。これがある意味先進事例になりまして、首都圏で言いますと京浜港でありますとか、いろいろところで同じような取り組みがなされつつあるということでございます。

40ページでございますけれども、瀬戸内の静脈物流事業化推進協議会でございまして、産業廃棄物を陸送していたような事業者が船を使いまして、コンテナでその産業廃棄物を集めて、集約して、リサイクル拠点に船で運ぶ。これを一事業者がやるのではなくて、瀬戸内海沿岸全部まとめてコーディネートしながら、調整しながらやっていくという協議会をつくって、これは全国でも先進的な事例でございます。

それから東アジアとの連携というものを特に意識して整理したのが41ページ以降でございまして、41ページが東アジア経済交流推進機構でございます。北九州市、福岡市、下関市と、それから中国、韓国の黄海周辺の都市が、もともと市役所レベルでいろんな交

流があったのをまとめたということ、それから商工会議所中心の経済界の交流も別途あったのを全部一本化しようということで、経済界と行政が一体となって連携体制を強化するというものがございます。これはさまざまなシンポジウムとか、あとは今部会をつくりまして、42ページにございますように、さまざまな検討活動を行っているところでございます。

それから43ページでございますけれども、前回の委員会で北陸の新木会長さんのほうからご紹介があった、北陸のAJEC、日本海経済交流促進協議会、これも経済団体、民間企業等からなる協議会でございますして、北東アジア経済フォーラムなどの活動を行っております。44ページは詳細の説明でございます。

45ページは九州地域戦略会議、第2回の委員会で鎌田前会長さんのほうから詳しくご説明があったとおりでございますので、こちらは省略させていただきたいと思っております。

以上のような、我が国でもアメリカ型と申しますか、ある意味自発的な、必ずしも国でひな形をつくったわけじゃない、それぞれの地域の政策課題に対応した独自の取り組みがだんだん出てきたわけでございますして、これまでの観光でありますとか、企業立地促進法のように、こういう協議会をつくるとういう手続に入れるという、何か制度でこういう組み合わせをと言うんではなくて、自発的に広域的な取り組み、協議会のようなものが出てきたときに、それを側面から応援、支援するような仕組みができないかなということで、いろいろ検討しているところでございます。

資料3がこれまでの委員会での主なご発言でございますして、資料4を見ていただきますと、まだ十分頭の整理ができていないわけでございますけれども、例えば、これは行政体以外の民間の主体に対して公的な権限を法律で付与している事例をちょっとご紹介しているわけでございます。

例えば資料4の1ページで言いますと、中心市街地活性化協議会というのがございますが、これは協議会をつくりますと、先ほどちょっとご紹介しましたが、市町村がつくった中心市街地活性化の計画の作成と実施について、市町村に対して意見を述べるということが出来る権限が与えられています。

それから1ページの下が、タクシーに関する特別措置法、この間の国会で成立した法律でございますけれども、このタクシーの法律はちょっと新しいスキームになってございまして、今までは計画は行政がつくって、協議会がそれに意見を言ったり、協議をするということだったんですけれども、これは地元の事業者等からなる協議会が計画をつくるとい

うことが、ちょっと新しいところでございます。

それから2ページでございますけれども、都市再生特別措置法という法律でございます、この法律で都市計画の特例が与えられてございまして、都市再生事業を行おうとする者は、都市計画の決定または変更について提案できるということでございます。提案という日本語は、別に単なる提案であれば、だれがいつでもできるわけですがけれども、公法上の権限としての提案というのは、この提案をされた場合に、その次の40条というのを見ていただきますと、都市計画決定権者は、計画提案を踏まえた都市計画の決定または変更をする必要がないと判断したときは、きちんとそれを通知する、それから都市計画審議会にきちんとそれを報告するというところでございまして、しかもそれを6カ月以内に返事をする。

要するに提案を受け入れて、実際に都市計画を変更したりするときはもちろんいいんですけども、提案を受け入れない場合でもきちんとそこをお知らせする、お返事をしなさいという、これは応答義務と呼んでおりますけれども、握りつぶしをしないという、応答義務が課せられているところが、公法上の権限として特徴的なところでございます。

それから3ページは、ちょっとこれは直接どうかなという感じもしますけれども、地方自治法上、民間の主体が公の施設の管理者として指定管理者になるという事例でございます。

それから3ページの一番下は、私どもの国土形成計画法では、既にご承知のとおり、広域地方計画をつくる上で、広域地方計画協議会という協議会がございまして、これは各ブロックで知事さん、それから経済界のトップ、各国の出先機関の長がすべて入っているものでございまして、この協議会というものがある意味、ブロックを代表するような協議会として既にあるわけですがけれども、それとは別にもうちょっと機動的な、政策課題ごとに、先ほどの三遠南信のような協議会が各地にできた場合には、これとこの協議会との関係をよく整理して、法的ないし、いろんな制度上の責任と権限を与えることができれば、こうした自発的な広域連携というのがもっと進むのではないかという期待がされているところでございます。

これで最後でございますけれども、参考資料の一番最後のページを見ていただきますと、来年度の予算の概算要求で、ご承知のとおり概算要求自体が、政権が変わりまして、組み直しをしたものを今提出しているところでございまして、これ自体が年末に向けてまだ見直しをされるということで、これはあくまで組みかえ要求段階のものでございます。広域

自立成長推進事業と称しまして、1億円の要求を今させていただきます。

これは今日ご紹介したような三遠南信とか、東北の自動車連携協議会のような自発的な協議会ないし連携主体に対して、そうしたところが産業集積とか、ブランディング戦略とか、人材育成の戦略をつくって、それに基づいた活動を行うことについて、私どもの予算で支援をすることで、戦略的な連携体制を少しポップアップを促す、こうした予算も現在予算要求の中に盛り込んでいると。これ自体まだ要求段階のもので、最終決定ではもちろんございませんけれども、ご紹介させていただいた次第でございます。

説明がやや長くなりましたが、以上でご説明を終わらせていただきます。

**【寺島委員長】** どうもありがとうございました。それでは質疑ということで、私は質問と意見が絡み合うと思うので、質疑で一括して話を進めていきたいと思っておりますけれども、冒頭ちょっと私のほうから、局長もしくは審議官に、まず我々の議論を深めるために、だれもが多分思っている問題意識で、政権交代というのが行われて、民主党政権下での現在の我々が共有しておくべき認識として、例えば国土審議会の位置づけとか、道州制を含む広域自立ということに関する今後の方向づけに、何か大きな経年変化といいますか、方針転換というものがあり得るのかとか、その辺も含めて。

そうは言いながらもその中で、例えば議論を深めるために必要な東アジア共同体だとか、羽田のハブ化だとか、あるいは食糧自給率5割だとか、いろんな方針が断片的には積み上がってきていると、僕は思うんですけれども、そういう中で、今の段階で我々が共有しておくべき、国土審及びこの広域自立に対する基本認識としては、どういう形で議論を始める前に認識しておいたらいいかということだけ、ちょっとご説明いただければと思います。

**【中島国土計画局長】** 今回の段階で申し上げておいたほうがいいと思うことは、政権が発足して、政務三役と言っておりますが、頻りに集まれて、そこで意思決定するというのを基本的な形として、国土交通省の政策も進められてきておりますが、仕事のカバーする範囲が非常に広いので、しかも9月中旬発足ということで、現在すすめている業務のすべてについてあらためて意思決定をしているわけではありません。進行中とご理解いただきたいんですが、当審議会がある、こういう議論があるということをご説明しまして、今日開催することについてもご了解をいただいて、今日の開催を迎えているということになります。

目指す方向も一応ご報告してございますので、そういう流れの中で、今後とも逐次報告しながら、次の節目でのジャッジの局面でどうしていくかというのは次の課題だと、そん

なポジションで今のところおります。

【寺島委員長】 わかりました。とりあえずそういった説明を共有しておいて、この今まで4回やってきた議論の、一つの収れんへ向けての議論を深めておきたいと思っておりますので、各委員の方々、それぞれ何かご意見、質疑がございましたら、ご発言いただきたいと思います。

【松原委員】 じゃ、すいません。

【寺島委員長】 どうぞ。

【松原委員】 最初に感想なんですけれども、一言で、いろんなものをご説明いただいた中で言うと、やっぱり何か私自身は空間スケールのももいろいろごちゃごちゃしていて、戦略的にターゲットを絞ったほうが良いと思っています。

3点ほどあるんですが、これからは私の意見になるんですが、1点目は参照すべき海外の事例なんですけれども、要するに中央集権を崩すのか、連邦制どうこうという話でいくと、やはり日本の中央集権を維持するのであれば、連邦制をとっている国というのは参照するときに要注意だろうと思っています。そういう意味では、中央集権的なもので広域的なものということで言うと、参照できるのはフランスとかイタリアとかスペインだと思っています。経済的な規模なんかで言うと、やっぱりフランスあたりの事例というのは、私などは非常に参考になるのかなと思っています。

イギリスを挙げられたわけですが、イギリスの場合にはやや地方といいますか、連合王国でありますので、スコットランドにしる、ウェールズにしる、やはりそれぞれの地域主義というのが非常に強烈にあるということ意識しておかないと、日本との参照というのはまずいのではないかなと思っています。これが1点目です。

2点目は、やはり現実的なアプローチということで言うと、私自身は広域ということをして地方ブロックという形で考えますと、道州制というのは今、どうなるかというのは見えなくなっておりますので、現実に法的に広域的なものであり得るものというのは、1つは今ご紹介のあった企業立地促進法、経産省のほうでいきますと、あれは県をまたいだ形での協議会というのがあり得る。実際に北陸地域で3県の協議会ができて、繊維を中心とした対応というのがされているかと思っております。ただそれがなかなか広がらないというのが経産省の悩みだとは思っています。

これが1つと、それから国交相の広域地方計画だと思っています。あとは産業クラスターとか、文科省の知的クラスターとかあるんですけれども、あれは法的な根拠というの

がはっきりしない部分もありますので、そういう面では企業立地促進法と広域地方計画というものを、どうとらえていくかということだと思います。

じゃ、それがうまくいっているかということ、そこについては、今日お配りいただいた参考資料の中で言うと、後ろのほうにあります各ブロック計画が出てきたわけですが、この間見せていただきまして、並べてみると、結局いろいろまだまだでき始めたばかりですので、これからの課題になると思うんですけれども、特に地方ブロックの産業政策ということで言いますと、一言で言えばばらばらであると。要するにマクロのいわば産業政策といえますか、成長政策とかいったようなものとの整合性をどうやってつくっていくのかというところは、大きな課題なんではないかなと思っています。

そういう意味では、広域ブロックというものを考えていく場合には、あまり都道府県スケールであるとか、あるいは市町村スケール、今日もいろいろなスケールのものが出てきましたけれども、そこはやっぱり切り離れた形で、なぜその広域ブロックが重要なのかというところを、戦略性をはっきりさせないといけないと思う。

私自身はそれは国際競争力だと思っています。ですからハードインフラも含め、ソフトインフラ、人材、ターゲットとなる成長産業といえますか、成長エンジン、こういったようなものをどのように設定するかということが非常に重要であって、そういうものを目指した形での広域地方計画というものが、やはり不可欠なんではないかなと思っています。

これが2点目なんです、3点目はそれをどういう形で進めていくかということで、現在の広域地方計画の枠組みということでいきますと、これはかなり私もこの策定プロセスを見せていただいていますけれども、ホームページ上で見せていただく限りで言うと、やはりいきなり県知事が集まって、あるいは国の出先の方々が集まって、そこで議論しようと思っても、とてもしっかりしたものはできないと思っている。それぞれの都道府県のいろいろな係長さんとかいうレベルからずっと、いわばボトムアップ的に上げてくる。それから先ほどご紹介があった民間ベースで起きているいろいろな動きというものを、ボトムアップで上げてくる。

そこでそういったようなものをにらみながら、結局決めていくという形でのやり方といえますか、進め方、プロセスといったようなことを工夫していくというのが、やはり課題なんじゃないかなと思っています。3点ほど申し上げました。

**【寺島委員長】**      ありがとうございます。いかがでしょうか。

**【青山委員】**      よろしいでしょうか。

【寺島委員長】 青山さん、どうぞ。

【青山委員】 今回の松原先生のお話に関連して、少しお話をさせて下さい。連邦制をとっているところは要注意だというお話がありましたが、確かにそういう部分もありますが、例えばアメリカでは非常におもしろい政策をとっている例もあります。これは後でご紹介したいと思います。おっしゃるようにフランスとかヨーロッパの諸国というのは、リージョナルなガバメントが大きな権限を与えられていて、それでそのリージョンが結構頑張っ様々な事業を行っています。

9月の終わりに、フランス、ベルギー、オランダ、それからドイツを回ってきました。そこで感じたのは、例えばベルギーではフランダースというリージョンエリアと、ワローニアというリージョンエリアの2つの大きな地域があります。その2つのエリアがそれぞれ競争しながら、自分たちで産業振興を頑張っている。もちろん産業振興だけではなく、域内の地域振興政策、環境政策、交通政策など、いろいろな政策を行っています。そうした権限の持たせ方というのは、確かにフランスやベルギーなどは非常に参考になるのではないかと思います。それが第1点目の意見です。

次に2番目に、現実的なアプローチをとるべきだというお話がありました。おっしゃるように、なぜ広域ブロックが必要かという部分が非常に重要なことだと思います。例えば三遠南信の方が言っている話の中で、とにかく政策課題ごとの協議会が、県、基礎自治体の利害を調整できる制度的な仕組みが必要だとおっしゃっています。そういう調整をして、ちゃんとこの地域が1つとして発展し、国際競争力というところまで行くかどうかわかりませんが、三遠南信がいずれ世界と競争していくくらい力をつけていくことが必要ではないかと思います。

その意味で、私は寺島委員長がおっしゃっておられる、法制度的にちゃんと裏づけ、責任のある広域主体をきちんと整備するべきだというのは大賛成であります。そのために日本でもご紹介いただいたようにいろんな組織があります。アメリカでも随分いろんな組織をご紹介しましたが、1つ重要な紹介が弱かったと私は感じています。

例えば、Metropolitan Councilの参考資料の中の22ページに、アメリカではMetropolitan Planning Organizationというものを広域圏でつくっていることが示されています。Metropolitan Planning Organizationという考え方は、1973年に連邦交通法（Federal Transportation Act）が制定され、人口5万人以上を有する都市圏は、都市圏における交通計画を調整する都市圏計画組織（Metropolitan Planning Organization: MPO）の設立を義務

付けられたものです。特に90年代になってから、連邦の交通関連の補助予算に関し、市町村とかカウntyなど構成する都市圏計画組織がつくった計画に含まれていない事業については、連邦の補助対象とならないという規定が厳しく運用されるようになってきた。

交通にかかわる補助予算ですが、それはハイウェイもかかわりますし、公共交通機関にもかかわりますし、交通と環境にかかわる予算も入ってきますので、そういったものが地域でちゃんと広域計画の中で位置づけられていないと、そこに補助金が落ちないわけです。そうすると、その都市圏計画組織 Planning Organizationが、とたんに調整権限を持つようになってきたのです。

それまでも、おつき合い程度にアソシエーション・オブ・ガバメントとか、カウンスル・オブ・ガバメントとかの広域行政組織がたくさんあって、全米でも300以上の組織がありました。それらのうち、特に90年代になってから、一部のアソシエーション・オブ・ガバメントとか、カウンスル・オブ・ガバメントが、その連邦政府の交通予算の配分を、地域の中で広域計画をつくらないともらえないということがわかってきた途端に、その広域組織が市町村とかカウntyとかの計画調整機能を持つようになってきたのです。

重要なことは、交通と一言で言いますが、交通と土地利用、環境、開発というのは必ずリンクしています。ですから交通だけではなくて、どこに大きな工場を誘致するといった土地利用的なことも全部かかわってくるわけです。また港湾の使い方、ハイウェイの沿線利用ということもかかわってきます。また、90年代からアメリカはトランジット・オリエンティッド・ディベロップメントという公共交通機関を軸にした地域づくりをやりましょうということをやり始めました。

そのために広域圏が計画をつくった公共交通機関、ライトレールウェイが多いのですが、そうした交通計画に関して、最初のイニシャルコストの部分で80%は、ガソリン税から補助をするということになりました。若干地域の事情によって、そのパーセンテージが下がったり、上がったりというのはありますが、要はガソリン税を配分する際に、公共交通機関の計画を広域圏として持っていないと、連邦資金は支出されないということになるわけです。

そうすると、住宅もどう配置するか、公園もどこにどうつくるかとかいうような、非常に大きな権限を持ち始めてきて、そうした計画調整機能が非常にうまく働きつつあります。その一つの事例として、シアトルのピュージェット・サウンド・リージェナル・カウンシ

ル、P S R Cという機関があります。これは先ほど申し上げたカウンスル・オブ・ガバメントの一つです。カウンスル・オブ・ガバメントということは要するに、市町村とカウンティーが集まった広域行政圏で、これは実は80年代ぐらいまであまり力を持っていなかったのです。

市町村にこれをちゃんと厳守しろというような土地利用の制限まで、なかなか広域行政圏として言えなかったという状況がありましたが、90年代ぐらいからそういったMPOの権限を積極的に活用するようになり、広域交通の様々な調整を行うプロセスの中で、土地利用もコントロールできるようになりました。それとあわせてそこがたくさんのデータベースを集積して、きちんとした計画を作る基礎もできました。90年代以降は、そのP S R C抜きでは地域の様々な開発、あるいは交通、環境整備といったことを全くできなくなってきています。

それを今度は産業界もうまく利用し始めて、プロスペリティー・パートナーシップというパートナーシップをつくりました。これは民間の企業、大学、商工会議所、それと行政も入っていますが、その事務局をP S R Cが受け持っています。このプロスペリティー・パートナーシップが産業計画も含めてコントロールしようとしています。5つのリーディング産業を決め、この5つを育てるためにどうしたらいいかという戦略を練っています。そのようにP S R Cが権限を持って、調整機関として役割が果たせるようになってきたというのは、もともとは地域の考え方もありますが、非常に権限が大きくなってきたのは、連邦政府の交通——交通といっても実際にはガソリン税ですが、ガソリン税をどう地域に配分するかという、その権限だったわけです。

だからそういう形であれば、案外、例えば三遠南信地域の交通計画にかかわる予算は、三遠南信地域が広域圏として計画をつくらなければ国土交通省からお金が出てこないというようなことが制度化されると、三遠南信が広域圏として調整機能を持てるだろうと思います。最初から産業も何もかも入れようとする、かなり無理があると思いますので、何かできるところから権限を持たせて、それをもっと膨らませる形で計画調整につなげていくということは、非常に重要ではないかなと思います。

何か長いこと話したわりに、あまり中身の少ないことばかりを話したような気がしますけど、とりあえず以上です。

【寺島委員長】 いや、ありがとうございます。

【大野委員】 よろしいでしょうか。

【寺島委員長】       どうぞ。

【大野委員】       私は中部の人間なものですから、具体的に今後どう考えていったらいいのかなど。国土形成計画ということで、基本的に開発から整備だというようなこと、それから国主導の計画、実行体制づくりから、地方主導の計画、実行づくり、こういう転換が理念的になされたということだと思えるんですけども、そういうことの中で推進母体をどう考えていくのかなということが、議論の焦点に多分1つなっているのかなど。

そのときにここでも今日説明があったと思っているんですけども、いろんなトライ・アンド・エラーでしょうから、協議会という形で議論のベースをしていきたいと思います、それはそれでいいと思うんですけども、この中身を見ていると、2つパターンがあるような感じがしています。

1つはプロジェクト先行で地域連携が後、プロジェクトが主で地域連携が従、そういう位置づけのものと、地域連携が主でプロジェクトが従、こういう流れのタイプがあるような感じがします。見ていますと、自動車産業集積とか、国際物流とか、静脈物流とか、そういうプロジェクトが先行して広域的に連携していきたいと思いますという考え方のもと、三遠南信みたいに地域連携が主です、それにプロジェクトがいろいろくっついていきますという、2つの流れが出てきているという状況じゃないかなと私は思っています。

今後中部で実行体制を考えていくときに、広域地方計画推進協議会という形が最終的には母体になってくるような感じはするんですけども、いろんなところと連携して考えていかにやいかんなどといったときに、個別プロジェクトの協議会をベースに物事が調整されていく仕組みの部分と、地域連携を主に調整されていく仕組みと、2つの流れをどう全体として考えて調整できる仕組みになるのかなというのがよくわからない。

広域地方計画の中身、中部圏で今回つくったやつを見ますと、個別プロジェクト型の対応をしていこうというのが、どちらかというと内容が多いような気がします。ただ中部の計画の中で、今後の実は真ん中ビジョンというのがありまして、広域地方計画の10年先までを考えましょうと。

ところがその真ん中ビジョンは、20年先まで考えましょうというようなことで位置づけたものを読みますと、中部を今度は9つの地域に分けて、その地域の利害調整ということを中心とした今後の開発、推進対象を考えていきたいと思います。こういうことで短期的にはプロジェクトなんだけど、中期的には地域連携型のほうに変わっていくような感じのようにも見える。ということになると、我々は今、何をベースに推進母体をつくっていく形が

一番いいのかなということが、すごく戸惑いを感じるような感じがしています。

今後のことを考えてどちらがいいのかな、それぞれメリット、デメリットというのがあるんだと思っていますけれども、国際競争とかアジアの活力を取り込んでいくんだとか、いろんな今後の成長をにらんだ議論として考えていったときに、アジアは今まで生産国だったですけれども、これから消費国に変わっていくというようなことで、垂直分業から水平分業の仕組みに多分変わっていくだろうなということであると、マーケットを広げていくという取り組み方が、多分今後必要になっていくのかなといったときに、成長を考えたときに、今まで日本の産業のあり方というのはどちらかということ、部品主体で一生懸命頑張るとかということの中で、典型的には水やなんかがそうだと思うんですけれども、浸透膜みたいな、非常に個別技術はすぐれているんだけど、水ビジネスそのものには参入できない。

水ビジネスそのものは全部地方自治体がやっていますみたいな形で、そういう領域をどう調整しながらやっていくのかなという議論として考えると、この官民のあり方の部分も含めて、プロジェクト的な対応をやっていったほうが、何となくいいような感じはするなと。

ところが片一方で今のような、この世界の経済危機で、非常に広域的に多様で、しかもものすごいスピードで危機が連鎖していきますという感じの部分を見ると、あるいは原油だとか円高だとか、いろんなことでもものすごくコストの変動の状況が大きいということで、企業の立場で言うと、今まで固定費だったものを変動費に変えていかにやいかんというようなことでいったときに、例えば代表的な事例で言うと、短期派遣みたいな労働者が増えるとかいう感じになると思うんですけれども、非常に社会の安定的な構造というのか、そういうものを保全していくんだという意味合いで考えたときには、何となく地域連携ということを主軸にして考えていったほうがいいような感じがするなということで、どういう方向づけで今後の地域の開発の母体を考えていったらいいのか、この2つの流れをどう分担しながら考えていったらいいのかというあたりを、少し考えていただければと思っています。

**【寺島委員長】**      ありがとうございます。どうぞ、大谷さん。

**【大谷委員】**      今ご説明があった、広域地域の整備を促すいろんな法制度の問題とかというのは、基本的には地域自発的なボランティアで上がってきたものに対して、それを支援するというお考えですね。

ただ、さっき大野さんがおっしゃっていましたが、グローバルにいろんな地域の競争力を考えていった場合というのは、やはりある程度行政側、あるいは政治側でもいいんですけども、トップダウン型で将来の戦略産業的なものを見据えた広域地域の支援計画というのが必要になってくるんじゃないかなと思うんです。

私はテキサスにいましたので、先ほどのご説明の中で、オースティンのハイテク集積という説明がありましたけど、70年代、80年代については非常に効果があったプロジェクトだろうと理解しています。今どうなっているかわかりませんが、基本的にやはりテキサス州政府なり、あるいはもっと言えばアメリカという国そのものが、半導体産業なり超伝導なりという特殊な産業セクターをこれからの成長産業と位置づけて、そこで技術者が、あるいは理工系の極めて質の高い大学院生が集積しているであろうオースティンというところを選んで、それが民間の動きとうまく重なってでき上がったわけですね。

だから必ずしもその各地域の自発的な動きを待って、それを行政が支援していくんだ、政治が支援していくんだということよりは、もはやもうそういうタイミングではなくて、これは僕の個人的な意見なんですけれども、セレクトティブな産業なりサービスを選んでそれを支援していくという形が、繰り返しになりますが、大事だと思っております。

私は一番最初に申し上げたと思うんですけども、広域地域整備というときに、医療とか教育という問題は、バイプロダクスとして触れる余地があるという形の位置づけだったんですけども、医療というのは、広域整備にとって極めて大事な産業だと考えております。最初に九州の鎌田さんのご説明にあったと思うんですけど、九州の経済圏をご説明されたときに、1次産業、2次産業と来て、2次産業は例えば半導体であるとか自動車であるとか、かなりセクター別にブレイクダウンして説明されたんですけども、3次産業に至っては、3次産業ひとくくりでおっしゃっているんです。

だけど、広域地域の整備というものを考える上で、僕は医療にこだわっているんですけども、医療という、巨大な消費ではありますからサービス産業と言っていいと思うんですけども、そういうものをこれから日本の国家戦略的にも大きな重要な産業として位置づけなきゃいけない、あるいは質の高いサービスとして位置づけなきゃいけない。国土交通省がおそらく省単独ではこの問題には取り組みにくいと思われまして、世の中の動きとしては、例えば厚生労働省とか、あるいは経済産業省とか文部科学省と一体になってチームを組んでいただいて、医療、教育の問題に携わっていただきたいと思うんです。

なぜ私がそういうことを申し上げるかといいますと、1つ例があって、同じテキサス州

でもヒューストンというまちに、テキサスメディカルセンターというのがございます。これは今、10万人の医療プロフェッショナルが集積して、世界中からおそらく500万人から600万人の患者が、特にがんと、それから心臓病の治療にやってくる。当然そのテキサスメディカルセンターの生む巨大な産業、あるいは消費というのはあるわけですが、それを支えているのが、もちろん1つは医療、あるいは医療の周りでホテルですとか食品とか、いろんなそういう産業も周辺として広がってくるわけですが、もう一つ大きなのが、やっぱりヒューストン・インターコンチネンタル空港という、ある意味でテキサスのダラス・フォートワースと並ぶ巨大なハブ空港が、着実に整備されてきていたことが大きな役割を果たすと思うんです。

1939年だったと思うんですけれども、M. D. アンダーソンという人が亡くなって、その遺産、1億ドルぐらいらしいんですけれども、したがって今の価値でいくと100億円ぐらいのものを寄金にして、がんセンターをつくったのが発端ですけれども、ただそこに医療の従事者を集積させるだけでは、景気変動に強い医療産業というものは生まれなくて、その一つのサポートとしてやっぱり空港の整備をやってきたと。それが両々相まって、今やテキサスのみならず、アメリカの巨大なサービス産業の集積になっているわけです。

これはヒューストンというまちだけでなくその周辺、結果としてまさに広域整備につながった一つの例だと思うんです。これも結局はアメリカですから、ある1人の人間、志のある人が、そういう基金を寄付して種を植えたということですが、日本においては皆さんの力で、やっぱりいろんな条件、情報をそしゃくされた上で、これだという産業セクターを選んで、それをアジア、あるいは世界をにらんで整備をしていくという形で、いろんな仕組みをお考えになっていただきたいというのが私のお願いでございます。ちょっと長くなりましたが。

**【寺島委員長】** ありがとうございます。いかがですか、どうぞ。

**【根本委員】** 今お伺いしている中でほとんど議論が出てしまったので、申し上げることはそう多くはないんですけれども、やはり広域連携のご紹介いただいた実例が、相当サイズ、分野がバラエティーに富んでいるものがございまして、今回この場で目指していくものが、どのサイズ、どの空間に適応したものを目指していったらいいのかというのを、少しこの後で議論させていただけたらなと思っています。

と申しますのは、単純化して言いますと、市町村レベルの広域連携の問題になってしま

うのか、一部言葉が出ていた道州制レベルの広域連携の問題に発展するのか、それによって空間的、地域的な広がりの問題が相当違ってきますし、考えるべきイシュー、克服すべき課題というのが相当違ってくるんじゃないかという気がしております。

もちろんそれぞれのレベルに合ったものをボランティアレベルで、民間、NPO、あるいは行政が入った形で組織した連携主体、カウンスルでもよろしいかもしれませんけれども、そういうものに対して何らかの発言権を認めていく、それがトリガーとなって、大きな地域の活力につながっていくということは当然あるんだろうと思いますので、あらゆる可能性は排除しないけれども、ターゲットをある程度絞っていった方がいいかと。

私の立場からすると、もう少し広域的な都道府県レベルまで含めた、いろんなところをできればターゲットにしてみたいなと申しますのは、頭にございませぬのが、医療ももちろんそうなんです、防災分野等の過去の経験というのが相当生かせるんじゃないか、それからご紹介が幾つもございました、九州戦略会議もそうですし、東北の自動車なんかもそうなんです、都道府県境とまたいだところが非常に多いかなと思ったものですから、そういう感じを今私は持っているということでございます。

以上です。

**【寺島委員長】** 私のほうからちょっと発言させていただくと、今の例えば根本さんとか大野さんの発言とかが出てくる理由というのは、多分この事例の中で、道州制にリンクしていくような構想に近いものが九州とか北陸から語られている。一方で、その広域地域の一種の推進協議会的なレベルでの議論がこの中には入っている。

そこで、要するに道州制に行くということを前提にしたような形での広域自立連携の話を議論として収れんさせていくのか、あるいは広域連携を促して段階的に、先ほどの青山さんの議論で言えば、広域で計画をしなければならぬような流れを、いろんな制度設計その他考えて、段階的に積み上げて、そっちの方向に流れをつくっていくという視点でいくのか、多分それは両方にらんで、現在の状況では冒頭中島さんがご説明のように、我々は議論していかなきゃいけないんだろうと思うわけですが、そのあたりが、そういう論点を出さざるを得ない議論になっているんじゃないかなと僕は思います。

そういう中で、若干ブレイクストーミング的な意味で事例として、こういう視点が重要になるんだなということで、まず1点ちょっと申し上げると、国内における地域連携の話がとられがちなんですけど、国境を越えた地域連携として、今まで一切議論していませんけれども、例えば北陸からも出ていた、新潟の環日本海研究所の彼がしゃべっていた環日

本海連携のようなものを、国内の地方の広域自立にどう取り込んでいくのかということ。

これが実は東アジア共同体みたいな話にも絡むんですけども、例えばバルト海都市連合というのがあって、北ドイツと北欧圏を都市が連携しながら活性化を図っていくというようなスキームができていたり、世の中的に言うと地中海アーチと言うんですけど、南フランスだとか、いわゆるスペインからずっと地中海をまたがるようなあれが連携を深めながら、相互に活性化を図っていく。日本でそれを引きつけて言えば、例えば環日本海構想のようなものを広域連携として促して、それなりの力を与えて、東アジア共同体の推進エンジンになっていくようなプロジェクトが見える方向に視界をとるというのも、一つの視点なのかなと。

したがって、国境を越えた地域連携というものをやろうとしているところをどうとらえていくのかということに、僕自身も迷いがあるからこれを申し上げているんです。

それからもう一つ、ブレインストーミング的に言うと、僕が非常に気になっているのは、ニューヨーク・ニュージャージー・ポートオーソリティーというのがあるんですけども、要するにこれはニューヨーク州とニュージャージーが、例えば空港で言うと、あそこでJFK、ラガーディア、ニューワークという3つの空港を一元管理しているような仕組み。海のほうの港も一元管理していて、そのポートオーソリティーで持っていたビルが、あの9・11でもってつぶされたということになるわけですけども、そういう仕組みが実態として機能しているから、あの地域の交通インフラというものがあ程度体系的に稼働するということのか。

そういうことを考えると、例えば今まさに懸案の、羽田のハブ化だ、やれ国際化だという議論は、やっぱり成田と羽田の連携というのが盛んに言われていますけれども、そういう広域の交通体系を一元管理するような、ある種の制度設計なりを促していくなんていう視点がないと、ひょっとしたら解決しないのかもしれない。

例えば九州でも北九州と福岡の港湾連携だとか、関西圏の港湾連携だとかというのは、非常にスーパー中枢コアの選定なんかで問題になったわけですけども、そういう広域連携を促す制度設計に視界を順次とっていくような必要があるのかなと。

さらに、ここに出てきている協議会という意味で典型的な例で、僕自身が巻き込まれていたのが、ワシントンの周りのグレーター・ワシントン・イニシアチブという組織があるんですけど、これはバージニア州とメリーランド州とワシントンD.C.とが、主にビジネスの民間が中心になって、地域活性化のためにつくっているような組織体なんですけれど

も、必ずしも政策的権限を持っているとかそんな話ではないんですが、ただバージニアのどちらかという軍民転換型の産業を志向しているところと、メリーランドのNIHという、要するに医療、バイオとかメディカルのほうの技術を展開している企業群の総合連関だとか、絶対としての産業政策だとかいうことを組み立てる上では、大変重要なファンクションを持っている。

そういう協議会に、例えば私のイメージで言えば、日本の広域連携の一つの母体として、各地域にそういうものをつくることを促して、そこにある種の予算なり権限なりを与えて、より実効のあるものにしていくというようなことを当面は目指すのか。そういうあたりで参考になるような事例研究を、今回いろいろと深めていただいているんですけれども、さらにこういう委員会があることを一つのきっかけにして深めていくなてというのが、非常に意味があるのかなと、そんなことを思っているということです。

とりあえず私の発言としてはさせていただいて、村木さんがお見えになったんですけど、全部をお聞きになっていなかったかもしれませんけれども、何かご発言があれば。

【村木委員】 すいません、おくれて申しわけございません。今までのご議論を伺っておりませんので、全然とんちんかんなことを申し上げたら申しわけないと思うんですけれども、今ざっと資料を見せていただいたところ、最初の広域連携のところイギリスの事例があるかと思えます。私はずっとこういったイギリスの研究をしてきましたので、その観点から考えてみますと、イギリスでは広域圏の計画づくりと、その計画プラス計画実現という観点での事業推進の2つの広域連携があるように感じています。

そこで今日の資料も、事業化のほうのRDAの仕組みとか、それからあとはここでは取り決め主体で地域戦略パートナーシップのことが出ていますけれども、この地域戦略パートナーシップはこの資料の中でも、比較的貧しいところにつくらないといけないという義務づけの議論があったと思うんですけれども、都市の再生を考えたときに、比較的イギリスというのは、広域圏の中でどこに集中的にお金を投下するのかというのと、出したお金をいかに効果的に実現化していくかという観点からすると、特に貧しいエリアというのは、ハード事業だけでも、地区の住民も含めて地域に、一般的に社会に貢献できるような形になってほしいということから考えると、ジョブトレーニングとかもすべてセットでしないと、都市のほんとうの再生にはならない。

その観点からすると、こういったLocal Strategic Partnershipのようなきめ細やかな、地域の細かい情報とか、地域の人間関係も含めた情報がとれるような組織というのが効い

てくるんだと思うんです。小さく見ると地域の問題点だけが浮かび上がってくるかのように見えますけれども、こういった仕組みが段階的に広域圏の中ですべて連携しているように、私はこのイギリスのものを見るといつも感じていることです。

あとはそれから、今座長のほうからお話がありましたけれども、国内外との連携という観点でも考えてみると、EUだとEUの計画と、それプラスEUのプログラムを実現するためのいろいろなファンドがあるようにも思うんですけれども、このファンドなんかだけで見ていると、やはり文化の違いとか、都市の抱える課題の違いといったものがございまずので、日本でもこういうことを考えていくときに、その辺のEUの失敗といいますか、難しいところというのも参考にしていく必要性もあるのかもしれないな、そんなことを今思ったところです。

以上です。ありがとうございました。

**【寺島委員長】** 一通り委員にご発言いただいたところで、そちらの澁谷さんのほうから何かございますか。

**【澁谷広域地方整備政策課長】** いろいろご指摘いただきました。まず私どもの問題意識が、今日ご紹介した事例がテーマも、それからエリアもいろいろ千差万別ではっきりしないということで、大変申しわけなかったんですけれども、もともとこの委員会自体が、広域地方計画をつくって、どのようにそれを実効的にということなので、リージョンと呼んでおりますけれども、ブロック、北陸とか九州とかいう、基本的には都道府県の枠を超える、都道府県の枠内でおさまらないような広域的な政策課題について広域地方計画をつくった、それをどうやってその広域という枠を外さずに実現していくかということが、問題意識ということでございますので、問題意識はあくまでそういうレベルの広域的な主体。

ただ、ご紹介した事例がそういうものがまだほとんどないということで、似たようなもので探すと、もうちょっと小さいものがたくさん見つかりましたという趣旨でございますので、そこはすいません、説明が悪いということ、探し方が足りないのかもしれませんが、申しわけないことですが、問題意識はそういうことでございます。

要はもうちょっと小さい事例ということで幾つか集めてみたわけでございますけど、これをもうちょっと大きくするためにはどうしたらいいかなとか、そういう観点でいろいろ悩みながらしているということでございます。

それから道州制度の関係でございます。局長が先ほどお話をいたしましたけど、ちなみにご紹介しました現在の政権与党のマニフェスト自体には、道州制のことが明示的に書かれ

ておりませんが、政策INDEXというものがございまして、その中では、「当面の5年～10年間は地域主権国家の礎を築く期間とします。地域主権国家の母体は基礎的自治体とし」ますと。その後幾つかあるんですけれども、当面は、「現行制度を前提とする広域連合や合併の実施、将来的な道州の導入も検討していきます。これらについては、地域の自主的判断を尊重します」というのが、現在の政権与党の政策INDEXというものに載っている文章そのものでございまして、そういうことから、とりあえずは現行制度を前提にして、どうやって広域的な取り組みをやっていくか。

それは自治法による広域連合というものもあるかと思いますが、必ずしも行政主体だけで解決できないようなさまざまな問題がありますので、それとはまた違う選択肢として、官民の連携、例えば協議会のようなものが広域的につくられて、そこで広域的な課題、あるいは国際的に打って出るような国際競争力を高めるような活動、いわゆる自治法上の広域連合とはまた違う形で、そうした取り組みもあっていいのかなど。

じゃ、それはどのような形で支援することができるのか、これが私どもの問題意識ということでございます。説明が不十分だった点はおわびしたいと思います。

**【寺島委員長】** ここでの議論でもしたと思いますけれども、その基礎的自治体というやつが現実の問題として、市町村合併によって急速に変わってきているし、それからいわゆる中核都市が政令指定都市という形でまた、権限等も非常に持ったところが数が増えてきているし、それが勢い道とか県とかいう仕組みを空洞化させていっているということも間違いないわけで、そういう中でやはり広域というところでの、積み上げながらも機能というのがすごく重要になってくると思っているので、将来的な道州制の議論というのは政治の議論としては別にして、広域自立ということ、今言ったような大きな流れの中から考えていかなきゃいけないというところに我々は立っていると思う。

そんなことから、今の段階でのぎりぎり取りまとめられるところへ向けていきたいわけですが、何かこれを発言しておきたかったということがあれば、まだ若干時間がございしますのでどうぞ。

**【松原委員】** 寺島委員長からさきにありました国境を越えた地域連携とかかわるんですけれども、私は広域というものの圏域形成というのは、大きく言うと2つの種類があると思っておりまして、1つは点と線を結ぶようなネットワーク的なつながりをつくりながら広域化していくと。まさにその国境を越えた地域連携は、もちろん面的なものもあるんですけど、どちらかというと基礎自治体を中心としたところがネットワーク的につながっ

ていく。そこでやっぱり出てくるのが、ネットワークの利点というのをどうやって生かしていくのかなというところがキーになるのかなと思っています。

それからもう一つは、面的に連続的に広がっていく圏域形成ということでありまして、これはいわば地方ブロック圏域などに当たるかとは思いますが、いずれにしても先ほど最後に説明がありましたように、基礎的な自治体といったようなものを重視しながら地域主権を進めていくということになると、要するに、結局基礎的な自治体のネットワークであるとか、あるいはこの基礎自治体の面的につながるものをどうやってうまくつづいていくかということが、戦略的には大事なのかなと思っています。

以上です。

**【寺島委員長】** 全く今の話のあれなんですけれども、その基礎的自治体そのものがまた、非常に変わってきている部分があって、実はけさ新潟の市長が来ていろいろ議論していたからそういうことを言い出すんですけど、例えば市町村合併によってその区域が広がると、今まで新潟市というのはあくまでも都市型モデルの場所で、都市型の一種の消費社会的なものを前提にした市の運営でよかったのが、合併によって農村地域を取り込むと、新潟市の戦略にも、農業とかいったことを大きく視界に入れた産業政策論を組み立てなきゃいけない。だから基礎的自治体が市町村合併によって広域化してきていることによって。

なにしろ、僕が言う必要もないですが、1999年3月末に3232あった市町村が、2010年3月末には1760になるということで、1500減った。それからいわゆる政令指定都市が18に増えてきた。県下に2つ以上の政令指定都市を抱える府県も、福岡、大阪、神奈川、静岡ということになってきた。やっぱりこれを視界に入れた広域戦略というものをしっかり組み立てなきゃいけないということだろうと、私自身は認識していると。繰り返しになりますけれども。

いかがですか、その他どんどん、ご意見があれば。

**【大野委員】** よろしいですか。ネットワークとして点と線をつなぎ、面にしていくというようなことなんだろうと思うんです。今後どうなっていくか全然わからないんですけど、今までずっと社会資本の整備を推進し、いろんな意味で広域的なネットワークの完成を目指して取り組んでいきたいと思いますというふうやってきたつもりなんですけれども、今後のいろんな情勢の中でネットワーク全体が、当初考えていた完成像ということの対比で言うと、少しやっぱり変形した形でとどまらざるを得ないような感じに変わるのかなとい

う感じが何となくします。

そうすると地域開発の中でも、この中部全体ということだけではなくて、それぞれのエリアそのものも、今まで考えていた内容からすると、随分ハンディキャップが大きくなってくるとかいう問題がいろいろ出てくるんだろかな、やっぱりそういうものも取り込んだ形でのエリアというものの位置づけをきちんと考えていく、今、基礎自治体とか合併とかいろんな変化の部分ももちろんあるでしょうし、そういうことも含めたエリア戦略みたいなことを考えていく必要があるのかなという感じがしました。

【寺島委員長】 これは全くの余談ですけど、調べてみてびっくりしたんですけど、98年末に日本で5万9314人の市町村議会の議員という人が飯を食っていたんです。それが合併によってどんどん減って行って、3万4259人というのが08年末ですから、何とこの間、2万5000人の議員という人がこの世からいなくなった。これはある面じゃめでたくもありという話なんだけれども、余計なことを言う気はないけど、要するにもものすごく経年変化が起こっているということを言いたいです、その市町村の基盤に、いろんな意味において。だからそれをやっぱり視界に入れながら、我々は議論しなきゃいかんなどつくづく思っているものですから、そう申し上げるわけです。

その他、委員の方から何かご意見があれば追加していただいて。

【根本委員】 よろしいですか。

【寺島委員長】 どうぞ。

【根本委員】 今のネットワークとエリアの位置づけの問題について建設的な議論をする意味で、一言だけ申し上げたいんですけれども、やはりどうしても行政区域が都道府県単位ということになっていきますと、その都道府県という行政区域の中でワンセット主義が起こりやすい。そういう中で、広域的な連携を求めていく中で、広い区域の中でそれぞれの地域の強みを発揮していくような形をとりたい、そう考えておられる首長さんたちも相当多数おられるということ、経験上知っておりまして、ぜひそういう動きを後押しできる、また、そういう広域的な動きをしたいと考えているNPOや民間の人たちや、いろいろな行政にかかわっている方々を後押しできるという制度設計が、どこかで最終的にきちっとできたらいいなと考えております。それでそのためにもネットワークというのが、どうしてもこの場合にはキーになってくるんだらうと思っております。

【澁谷広域地方整備政策課長】 ちょっとよろしいでしょうか。

【寺島委員長】 どうぞ。

【澁谷広域地方整備政策課長】 今日、特にご紹介していなかったんですけど、今お話があったように、都道府県の枠を超えた、特に隣接している都道府県同士の連携というのは、実はかなりたくさんございまして、それを全部ご紹介してもよかったんですけども、ただ、つくったはいいけどその後休眠状態とか、年に1度サミットをやっているだけがほぼ唯一の活動だったりとか、そういうものがかなりございまして、三遠南信のようにビジョンをつくってという動きをしているものが少なかったものですから、そのごく一部だけ、ある意味相当アクティブに動いている先進的なものだけを、今日ご紹介したんですけども、実はもしこういう活動について、国の政策と何らかのリンケージができるんだよというような仕組みができると、多分潜在的にそうしたネットワークづくりというものは、かなり今母体のようなものができていると。

例えばFITといいまして、福島とか栃木とか茨城とか、あの辺が連携しているというのがございまして、何か従来のブロックの枠を超えたような連携だったり、あるいは寺島委員長にご示唆いただいたような国外との連携ですとか、そこは今、物としてはかなりそれに近いものはできているということをご紹介したいと思います。

【寺島委員長】 それとこのロジックはすごく大事だと僕は思っているんですけど、基礎的自治体を大事にする地方分権というものを進めることが重要というのは、僕はほんとうにそのとおりだと思うんです。どっちかという、県知事だ、府知事だという人たちが目立つから、そこと国との間の力学と地方分権を思いがちだけど、実際は基礎的自治体に権限を移譲していく。2段階になっているやつを譲歩していくというか、やっぱり基礎的自治体を大事にすればするほど、道州制に近づくというロジックをしっかりと認識しておかなきゃいけないと僕は思うんです。

それが要するにさっき言った、基礎的自治体の人にしてみれば、むしろ府とか県からの権限移譲とかということのほうが、国からの権限がどうのなんていう話よりもよほどリアリティーのあるテーマなわけで、そういう意味合いにおいてさっきのロジックを、基礎的自治体をとということであれば、将来的に必ず見えてくるのが広域自立であり、いわば道州制型のモデルなんだということを、やっぱり僕らはちょっと基本認識としておく必要があるんじゃないかなと、私なんかは思っています。

ということで、いろいろ議論してきたんですけども、大変貴重な時間ですので、とりあえず今日の議論はここであれさせていただきます、事務局には取りまとめに向けた準備作業という意味で、今まで議論してきたことをできるだけ集約して、次回に向けて論点をも

う一回絞り込んでもらいたいなと思います。その間に、これに関する議論がだんだん見えてくると思うんです。

そういうことですので、今回のところ、第4回目の委員会を終了したいと思います。熱心に参画いただいてどうもありがとうございました。

終わりに連絡事項があれば、ひとつよろしくお願いします。

**【江原広域地方整備政策課長補佐】** 次回、第5回の委員会につきましては、委員の皆様と日程調整をさせていただいておりますが、正式な開催日につきましては追ってご連絡いたします。

また、本日お配りいたしました資料につきましては、お席にそのまま置いていただければ、後ほど事務局からお送りさせていただきます。

本日はどうもありがとうございました。

**【寺島委員長】** どうもありがとうございました。

— 了 —