

国土政策検討委員会 第4回大都市圏戦略検討グループ

平成22年11月4日

【小玉課長補佐】 それでは、ただいまから第4回大都市圏戦略検討グループを開催させていただきます。

私は、国土計画局広域地方整備政策課で課長補佐をしております小玉と申します。

本日は、お忙しい中ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。議事に入りますまで、暫時私が司会を務めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

まず、お手元の資料のご確認をさせていただきます。座席表、議事次第とごさいまして、資料1「国土政策検討委員会 委員名簿」、資料2「日本経済団体連合会提出資料」、資料3「関西経済連合会提出資料」、資料4「中部経済連合会提出資料」、資料5「今後のスケジュール(案)」、最後に参考資料として「大都市圏戦略検討グループ(第3回)議事概要」となっております。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。

なお、参考資料の議事概要につきましては、当日の議事の速報版として事務局にて作成し、ホームページで公表させていただく予定のものです。こちらにつきまして修正等ございます場合には、後ほど事務局までお申しつけください。

次に、本日の会議の公開につきましてご説明させていただきます。国土政策検討委員会が会議、議事録ともに原則公開とすることに倣いまして、本検討グループも公開の扱いにさせて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せようよろしくお願いいたします。

本日は、本検討グループのテーマについて知見のある方からのヒアリングを行うため、5名の方々にご出席いただいておりますので、順番にご紹介させていただきます。

日本経済団体連合会常務理事 椋田智史様でございます。

【椋田常務理事】 椋田と申します。よろしくお願いいたします。

【小玉課長補佐】 同じく日本経済団体連合会産業政策本部長 根本勝則様でございます。

【根本産業政策本部長】 根本でございます。よろしくお願いいたします。

【小玉課長補佐】 関西経済連合会理事 櫻内亮久様でございます。

【櫻内理事】 櫻内でございます。よろしくお願いいたします。

【小玉課長補佐】 同じく関西経済連合会地域連携部長 神田彰様でございます。

【神田地域連携部長】 神田でございます。よろしくお願いいたします。

【小玉課長補佐】 中部経済連合会企画部長 赤木紳一郎様でございます。

【赤木企画部長】 赤木でございます。よろしくお願いいたします。

【小玉課長補佐】 また、本日は大橋委員、西村委員からご欠席のご連絡をいただいております。

それでは、この後の議事進行につきましては、浅見委員にお願いしたいと存じます。浅見委員、よろしくお願いいたします。

【浅見委員】 どうぞよろしくお願いいたします。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覧ください。本日の議題は、関係者からのヒアリング、それから意見交換の2つです。

それでは、関係者のヒアリングに移りたいと思います。

本日は、本検討グループのテーマに知見のある5名の方からヒアリングをさせていただきます。進め方ですが、まず、本日お越しいただきました5名の方々にそれぞれプレゼンテーションをしていただきまして、その後、意見交換に移りたいと思います。プレゼンテーションの順番ですが、日本経済団体連合会様、それから関西経済連合会様、それから中部経済連合会様の順番で、それぞれ15分程度でお願いしたいと思います。

それでは、早速ですが、日本経済団体連合会様、よろしくお願いいたします。

【椋田常務理事】 おはようございます。本日はこのような機会を設けていただきましてありがとうございます。日ごろ、都市政策の検討を行っております立場から大都市圏戦略の策定に対する私どもの考え方につきましてご説明させていただきます。

なお、今後の大都市圏戦略のあり方ということで、首都圏や関西圏、中部圏といった各大都市圏のあり方や具体のプロジェクトといったことを含めて説明するよう要請を受けておりますが、ご案内のとおり、経団連は日本全国を活動の対象としております。東京や大阪といった特定地域の戦略のあり方や具体のプロジェクトについてお話しすることができませんので、あらかじめご了承いただければと存じます。

それでは、お手元にお配りをしております資料2に沿ってご説明をさせていただきます。表紙をおめくりいただき、1ページをご覧ください。

我が国経済は、依然として本格的な回復軌道を描くまでには至っておらず、雇用情勢も大変厳しい状況が続いております。更に昨今の急激な円高、あるいは株価の低迷が国内で

の投資や雇用の創出にマイナスの影響を与えております。実際に近年、製造業の海外生産比率が上昇するなど、企業の活動拠点の海外移転が続いているのが現状です。我が国の大都市はこれまで高度成長の過程で世界を代表する都市として一定の競争力を誇ってまいりましたが、このように日本の市場自体が縮小し、産業の空洞化が進む中で急速にその地位を失いつつあります。一方、世界に目を向けますと、上海、シンガポールといった世界の大都市は国家戦略のもとで先端産業の集積、高度人材の獲得、観光客の誘致などに熾烈な競争を繰り広げております。更に最近の動きといたしましては、中国の天津エコシティや、中東アブダビのマスダールシティなど、200を超えるとも言われる未来都市の開発が計画されておりまして、世界中から最先端の技術、投資を取り込んで自国の発展や産業競争力の強化につなげようという動きが活発化しております。我が国はこうした世界的な都市間競争の動きに出遅れてしまった感があります。

これに加えまして、我が国が中長期に成長を遂げる上で人口減少、少子高齢化、地球環境問題、財政の悪化といった課題にも対応していかなければなりません。言うまでもなく、商業、工業、金融、行政といった各種機能が集中する大都市圏は国全体の成長の担い手があります。我が国がこうした危機的な状況を打破して持続的な成長軌道を描くために大都市圏が果たす役割は大変大きなものがあります。今回の大都市圏戦略の策定に当たってもこうした数々の課題を克服するための抜本的な対応が必要だと思っております。

ページをめくっていただきまして2ページには、日本の大都市を世界と比較した場合の強みと弱みを取り上げております。言うまでもなく、高い経済力を背景とした巨大マーケットの存在、そして企業や研究開発拠点、高度人材の集積は大きな強みと言えます。また、鉄道をはじめとする交通の利便性、治安の良さ、あるいは製品の品質などの安全・安心ということも我が国は大変高いレベルにあると言えます。

一方で、ビジネスコストや物価や住居や教育などのサービスを含めた生活関連コストの高さ、英語など外国対応の欠如、更には企業活動を阻む規制、税制、会計制度の存在などでは、我が国は世界に遅れをとっております。新興国が急激に勢いを増して世界市場での競争が激しさとスピードを増す中で、今後は我が国が持つ強みを更に伸ばすとともに、弱みを強みに変えていかなければ生き残ることが難しい状況にあります。

次のページをご覧ください。このページでは、以上申し上げました現状を踏まえて、今後、大都市圏戦略を考える上での基本的な視点を5点に整理しております。第1は、グローバル化への対応です。国際競争が激しさを増す中で、我が国が世界のトップランナーで

あり続けるためには、大都市圏が世界を意識し、競争力を高め、我が国全体の経済成長を牽引していかなければなりません。そのためには世界の人々が働きたい、住みたい、訪れたい、そして世界の先端企業が進出したいと思えるような魅力と活力にあふれる都市づくりを行っていく必要があります。産業振興の視点からは、環境、エネルギー、ICT、医療など、強みとなる先端産業を集中的に強化し、国際競争に通用する拠点をつくっていくことが重要です。

第2は行政の広域的な対応です。国全体として国民の生活圏や経済圏が行政区域の枠組みを超えて広がっています。とりわけ大都市圏では自宅と働く場所の行政区域が異なることは普通ですし、企業も行政区域をまたがって活動を行っております。更に人口減少や財政制約の中で1つの自治体だけでフルラインアップの機能を抱え、競争力を高めていくことは大変難しくなっています。今後は大都市圏の中にある都道府県、市町村が広域で連携し、地域経営を行っていくことが重要だと思います。

第3は環境への配慮です。我が国のCO₂の排出量は、特に大都市圏を中心に運輸部門、業務・家庭部門への排出が増大しております。大都市圏の取組は地球温暖化対策を進める上で大きなカギを握っています。その際、環境と経済の両立が不可欠です。エネルギー供給のあり方、都市交通の形態、住宅・建築物の環境性能、その他、低炭素技術製品の普及といった川上から、生活者の環境意識などの川下まで一体的に取り組むことが必要です。

第4は都市機能の効率化、高度化です。厳しい財政状況のもとで歳出抑制圧力が強まる中で、公共投資への支出には選択と集中が避けられません。一方で高度成長期に整備された社会インフラなどの老朽化が進んでおりまして、こうしたインフラの維持管理費用の増大とともに、その更新が深刻な問題となりつつあります。安全・安心の確保、高齢化対応といった社会的要請や国民の価値観の多様化にも対応した社会資本の整備や再編も求められます。こうした中で質的な向上、利用者重視、ソフト重視といった点を考慮しながら、より効率的に社会インフラの効率化を図ることが重要です。

第5は産業政策の視点です。従来の都市政策、大都市圏戦略は国際競争の中での産業政策、企業誘致といった視点が弱かったと思います。今後は、いかに国内企業のみならず海外の企業からも我が国を拠点として選んでもらうかを考えていかなければならないと思います。産業政策は国土交通省の管轄ではないと言われるかもしれませんが、世界では国家戦略として国を挙げて取り組むのが常であります。今回の大都市圏戦略の策定に当たっては、単にインフラなどのハード面だけでなく、法制度などのソフト面も含めて関係省庁一

丸となって対応していただきたいと存じます。

次の4ページ以降には、大都市圏の競争力強化に向けた今後の課題を5点掲げております。

まず第1に都市機能の高度化に資する都市インフラの整備が必要です。まず、国際競争力を左右する大都市圏の交通・物流インフラについては、国として重点的に対応しなければなりません。とりわけオープンスカイの推進を含む首都圏空港をはじめとする拠点空港の機能強化や広域ポートオーソリティの創設による国際戦略港湾の整備、三大都市圏の環状道路の早期完成などはまさに喫緊の課題であります。

また、世界中から企業や人材を引きつけるための業務基盤、生活基盤もつくっていかねばなりません。高水準で環境にも配慮したオフィス機能、グローバルなビジネス人材にふさわしい住宅、都市生活を充実させる多様なエンターテインメント、大学等を中心とする国際的な研究開発拠点、世界レベルの高度医療施設や教育環境、高度な情報通信インフラなどの整備に特に力を入れていく必要があります。

更に環境に優しい都市の構築に向けまして、スマートグリッド、I T Sをはじめとする次世代交通システムなどの先端技術や水や各種資源の循環型システム、水や緑を確保した潤いのある都市空間づくりを進めるとともに、高齢者にとっても進みやすい、子育てにも優しい、生活環境をつくっていくことが必要です。

次の5ページに移りますが、2点目は民間活力の発揮です。これまで民間事業者は数多くのまちづくりやインフラ整備の案件に携わり、数々の成功事例を生み出してまいりました。財政負担を極力抑えながら都市機能の高度化を進める上で、こうした民間にある知恵やノウハウを最大限発揮させることが欠かせません。道路、空港、港湾、環境、上下水道、交通福祉、防災といったインフラの整備、運営からサービスの提供に至るまで積極的に民間の資金やアイデアを活用していく必要がございます。もちろんその際に単に行政コスト削減の観点だけではなく、民間にとってもインセンティブのある仕組みづくりが前提となります。こうした民間の活力を発揮させる手段としてP F I やP P Pを積極的に活用していく必要がございます。P F I やP P Pの活用、利用を広げるため、地方自治体の実務支援体制の整備や運営重視型や新たな分野への活用の拡大、公有地・公有資産の有効利用などを早期に措置していただきたいと思っております。

6ページをご覧ください。3点目は、都市開発を巡る法制度や運用の見直しです。民間事業者の創意工夫やノウハウを最大限発揮できる基盤を整えるため、また、お金を使わな

い景気対策といたしまして、果敢に規制・制度改革を進めていく必要がございます。とりわけ都市再生特別措置法の枠組みは、都市計画の特例や金融、税制支援等の措置によって多くの民間投資、そして経済波及効果を生み出しております。今回の政府の新成長戦略に都市再生特別措置法の延長と拡充の方針が示されておりますが、ぜひ着実に実施されるようお願いいたします。加えて、建築確認手続きの迅速化、簡素化、環境性能や地域貢献に応じた容積率緩和、老朽建築物の建替えを促す各種規制の緩和といった規制緩和を進めていただきたいと思っております。

次の7ページにお進みください。4点目は企業の立地促進のための施策です。菅内閣の最重要課題は雇用と内需の拡大と伺っておりますが、こうした課題を克服するためには国際競争に打ち勝つだけの企業の立地競争力を身につけなければなりません。法人税改革、雇用・労働規制の緩和、研究開発の促進のための予算・税制支援、そして環境と成長が並存できるような環境規制のあり方、あるいは低炭素立地補助、建築規制や企業立地規制の緩和など、国際的にイコールフットィングな制度環境を整備することが求められます。

8ページに移りまして、5点目は広域的な行政課題への対応です。例えば、産学連携を核とした産業集積や人材育成、海外からの企業誘致活動や観光振興、道路・港湾などのインフラ整備、廃棄物処理などの環境問題への対応、大規模災害への対応や広域医療・搬送体制の整備といった行政課題につきましては、個々の自治体を越えた広域的な対応をとることによって、より効率的・効果的な対応が実現できると思っております。当面は関西で進みつつあります広域連合、そして定住自立圏構想などの制度を活用しながら、将来的には道州制の導入も目指すべきだと思っております。このように大都市圏においても、基本的には地域が自立して、地域経営を行う地域主権を進めていくべきですが、国の競争力に関わるような技術開発や戦略産業の育成、機関インフラの整備などについては、ぜひ国が主導して戦略的に取り組む必要があると思っております。

最後に9ページをご覧ください。現在、政府では大都市や広域戦略に関連して関係の府省、部局において様々な取り組みが行われております。例えば、大都市の関係では今回の大都市圏戦略に加えまして、都市再生基本方針の改訂や国際戦略総合特区の創設など、広域戦略の関係では広域地方計画、メガリージョン戦略、広域連合といった具合です。企業からは、どこで何が行われているのか分からず、どこに何を話していいのかわからない、戦略や制度間の関係が分からず、結局いろいろな府省、部局に話をしなければいけないといった声が多数聞かれております。国民にとって分かりやすいものとするために、そして

事業者が事業を円滑に進めるためにも、交通整理、重複の排除を行っていただくなど、ゼロワンストップの体制を構築していただきたいと思います。

私からの説明は以上です。ありがとうございました。

【浅見委員】 どうもありがとうございました。

それでは、続きまして、関西経済連合会様、よろしく申し上げます。

【櫻内理事】 関経連の櫻内と申します。私のほうから資料3に基づきまして、1ページ目に構成を書いておりますが、初めに近畿圏整備法の関西に与えた影響について概観した上で、関西の都市圏の特性とポテンシャル、更には関西における大都市圏整備の現状についてご説明をさせていただき、最後に関西広域連合について簡単に触れさせていただきたいと思っております。

それでは、2ページをお願いいたします。近畿圏整備法の関西に与えた影響ということではありますが、3点まとめております。1点目は、右上地図のオレンジ色ではありますが、近郊整備区域、また、ピンク色になっております都市開発区域、こういったところでは税制上の優遇措置によりまして都市郊外部での人口増加、工場集積が進展いたしました。しかしながら、今後は高齢化と人口減少が予想されます。

2点目は、規制都市区域、地図の赤色の部分であります。こういったところでは1964年に制定されました工場等制限法によりまして、工場と大学が立地できずに都心部の人口や産業の衰退を招いたところでもあります。2002年、平成14年には同法は廃止され、都心回帰が始まっております。

3点目ではありますが、保全区域、緑色であります。近郊緑地保全区域、これは黄緑色でありますけれども、こういったところでは緑地保全効果がありましたが、都心部との連担制がなく、都市形成には生かされていないということでもあります。

3ページをお願いいたします。次に、関西の都市圏の特徴とポテンシャルについてご説明させていただきます。京阪神都市圏の人口は約1,800万人ということで、世界で第12位の人口規模を有しております。また、年間のGDPは約8,000億ドルと、オランダ一国と同等の規模を持っております。また、アジアとの人の交流の割合が高いという特徴がありまして、左下、棒グラフで示しておりますが、成田空港からの入国割合ですが、アジアが60%に対しまして、関空からは80%というふうになっております。更に真ん中あたりですが、日本の中の関西という視点で見ますと、人口、GDPともに16%を占めております。このような関西におきまして、京阪神都市圏に人口、製造業の8割以上が集

積しております。また、大阪から40キロメートル圏に京都、大阪、神戸、堺という4政令市が集積しているという特徴がございます。

4ページをお願いいたします。関西都市圏の特徴の第1が、環境を切り口にした都市整備であります。関西ではリチウム電池や太陽電池の生産量はそれぞれ全国の80%を占めておりまして、大阪湾ベイエリアや内陸部に生産拠点が集積しております。このような集積を生かして、グリーン・イノベーション分野におけますアジアナンバーワン拠点を目指しております。このほかにも京都市や堺市が国の環境モデル都市に指定され、また、けいはんな学研都市では太陽光パネルや電気自動車の普及によります環境共生形の住環境や都市環境を整備するけいはんなエコシティ推進プランを進めております。

また、JR、大阪駅周辺は俗称梅田北ヤードと呼んでおりますが、24ヘクタールもの再開発区域がありまして、この地区のまちづくりを展開中であります。ここに来れば環境のすべてが分かるというコンセプトでまちづくりをしております。このような一連の取り組みを総称して、私ども関経連では環境先進地域関西と呼んで普及活動中であります。

5ページをお願いいたします。第2の特徴がライフサイエンスの観点であります。大阪市内の中央区道修町というところがありますが、この界限では約300社を超えます製薬企業が集積しています。また、大阪府の北部は彩都と呼んでおりまして、大阪大学医学部や医薬品メーカーの研究所など、約390社が集積しております。神戸では神戸医療産業都市として理化学研究所など185社の医療関係機関や企業が集積しております。このようなライフサイエンス産業の集積を生かしてライフ・イノベーション分野におけるアジアナンバーワン拠点を目指しております。また、ロボット産業中心にR&D型のものづくり産業の集積もけいはんな学研都市をはじめ拠点形成しつつありまして、ものづくり産業の集積も関西都市圏の特徴というふうに言えます。

6ページをお願いいたします。関西都市圏には5つの世界遺産や全国の5割を超える国宝など、歴史文化資産がございます。従来の近郊緑地の保全の観点だけではなく、これらの環境資源を生かし、都市のクオリティー・オブ・ライフを高め、国際的な観光事業を発展させることが大都市圏戦略として必要であると考えております。また、瀬戸内海、琵琶湖、淀川などの水、あるいは六甲山、比叡山などの緑といった自然環境と先進的な環境エネルギーの導入によります環境先進地域関西を推進する大都市圏戦略を目指すべきであると考えております。

7ページをお願いいたします。関経連は世界的なメガリージョンの潮流に着目いたしま

して、2008年に関西の都市圏の構造と機能についてのあるべき姿のレポート、関西クリエイティブ・メガリージョン構想を取りまとめております。関西はこの地図にありますようなEUタイプの多角のメガリージョンであり、京都、神戸、大阪の個性と資産を生かし、アジアを先導するクリエイティブ・メガリージョンを目指すというものであります。

8ページをお願いします。昨年に策定されました近畿圏広域地方計画におきましても、関西都市圏は図のように多様な個性ある各都市核が東西方向、南北方向に格子状に結びついた構造を有しております。また、昨年12月に国交省の広域自立成長政策委員会がまとめました中間報告書におきましても、メガリージョンを踏まえた大都市圏政策の必要性を指摘されておきまして、私どもも関経連のほうのメガリージョン構想の考え方が国の政策にも反映されてきたとすれば非常にありがたいことであるというふうにと受けております。

9ページをお願いいたします。関西圏の人口は、2050年のピーク時には350万人程度減少すると予想される中で、関西の大都市圏戦略といたしましては、コンパクトな都市圏として大阪、京都、神戸の三大都市によります京阪神都市圏に中枢機能を集約したスマートシェープアップを推進すべきであると考えております。具体的には、左の図のように特色ある三都市圏の競争と連携による強化が必要であると考えておきまして、その上で右の図にございますように、三大都市圏の連携とともに関西の産業を牽引するバイオ・医療、環境、新エネルギー、R&D型の新たなものづくりといった産業エリアの拠点開発が重要であると考えております。

10ページをお願いいたします。京阪神都市圏の鉄軌道軸といたしましては、特に関空と都心部のアクセス強化と国土交通軸としてのリニア新幹線、更には北陸新幹線の整備促進が重要であると考えております。高速道路につきましては、ミッシングリンクの解消、特に国土軸としての整備の観点から新名神の整備が重要であると考えております。

11ページをお願いいたします。大都市圏再生モデルとしての大梅田の整備が必要であると考えております。大梅田といいますのは、この地図の丸で囲っておりますところですが、JR大阪駅を中心とする、概ね半径1,000メートルの地域を指します。この大梅田では大阪駅北地区の整備と合わせまして、大都市圏再生のモデルとして民間投資を活用した公民連携によるまちづくりを図ろうとしております。このような取り組みを促進するために、バリアフリーや外国人来訪者への案内表記など、移動利便性、サービス向上の観点からの施策が必要であると考えております。

12ページでございますが、今申し上げました大阪駅北地区の概要をまとめております。

北地区は全体で24ヘクタール。1期、これは先行開発区域とっておりまして7ヘクタールでございます。本年3月に着工しておりまして、2013年春に街開きの予定であります。2期は約17ヘクタールございまして、概ね10年先に竣工の見込みであります。1期、2期ともに環境に配慮したまちづくりを進めていくこととしております。まちづくりに当たりましては、公共空間を一体的に管理しますタウンマネジメント組織が活動を展開していくということになっておりまして、そのためにも企業の立地促進や投資促進を目的とする税制上の優遇措置が必要であると考えております。

13ページをお願いいたします。関空の取り組みであります、国交省の成長戦略で関空が首都圏と並ぶ2大ハブ空港として機能を強化する必要があると位置づけられましたので、関経連といたしましてもこの国の成長戦略に沿った活動をしていきたいと考えております。

14ページをお願いいたします。阪神港につきましては、本年8月に国際コンテナ戦略港湾に選定されましたが、大阪市や神戸市など、応募団体が4月から6月にかけてまとめました計画書に沿いまして政策インセンティブも含め展開されていくことを期待しております。

15ページをお願いいたします。高速道路であります、関西の将来の発展は阪神港や関空といったゲートウェイ機能や国内の各地域間の連携をスムーズにするため、高速道路のミッシングリンクの解消が重要であると認識しております。具体的には16ページにございますような新名神高速道路など、5路線、合計120キロメートルのミッシングリンクの早期解消を要望しているところでございます。

17ページをお願いいたします。広域総合特区構想であります、関経連はこの9月に内閣府に国際戦略総合特区の提案を行っております。そのときの資料が17ページでありますけれども、関西都市圏の中心部にはグリーン・イノベーション分野やライフ・イノベーション分野で世界レベルの優れた特色を持つ研究開発や産業化の中核拠点がシンガポール並みの非常にコンパクトなエリアに集積しております。けいはんな学研都市でありますとか、大阪北部の彩都、神戸医療産業都市、それから先端環境産業が集積します大阪湾ベイエリア、その中心に位置する夢洲・咲洲地区等であります。また、関西国際空港と阪神港という二大ハブ港がありまして、空と海でアジアに直結しております。

更に、エリアの中心に位置します大阪駅北地区には、各中核拠点間の連携融合を促進するプラットフォーム機能と多彩な知を集積・発信しますショウケース機能をあわせ持つナ

レッジキャピタルも建設中でありまして、このエリアには各中核拠点間、あるいは各中核拠点とアジア諸都市とを有機的に結びつけるハブ機能が整備されつつあります。こういった各中核拠点はそれぞれが単独で国際戦略総合特区への指定を受け入れるだけのポテンシャルを持つ拠点ではありますが、私どもの今回の提案では更に踏み込みまして、これら複数の中核拠点を含む広域エリアで特区を指定し、拠点間の連携促進と税制や金融上の支援など、政策措置を各中核拠点に集中投下するという事で特区の効果を広域に相乗的に生じさせるという制度の創設を求めています。これによりまして関西は府県の枠を超えた広域的な観点から各中核拠点がナレッジキャピタルを核に相互連携をしつつ、産業や企業の広域的な集積を図っていこうというものであります。政府におかれましては、今後、新たな大都市圏制度と特区制度を連携させ、相乗効果を発揮できるよう、政府全体として取り組んでいただきたいと思いますと考えております。

最後、18ページをお願いいたします。関西広域連合であります。関西では広域行政を担う組織として全国初となります広域連合の設立申請を11月1日に行っております。年内に設立されるものと期待しておりますが、当初はこの記載のとおり2府5県が参加いたします。当面の3カ年間は広域行政として取り組みやすい防災、観光・文化、産業振興、医療、環境保全などを行う予定にしております。大都市圏戦略を進める上で、将来的には関西広域連合が重要な役割を担えるものと期待しております。

最後になりますが、19ページにまとめとして3点挙げております。1点目は、関西の大都市圏戦略は、京阪神都市圏に集約するという事を前提にいたしまして、第1には国際戦略総合特区提案との整合性が図られることを期待しております。第2には、京阪神都市圏で上がりました利益を周辺圏域といいますか、関西全域に還元できる仕組みも必要でありまして、この辺の具体的な制度設計は今後、関西広域連合でも議論されていくべきものと考えております。更には、首都圏、中部圏、関西圏といった大都市圏におきましても地方圏への還元方策を検討すべきであると考えております。

2点目は、大都市圏戦略の具体化に当たりまして、関西の特色ある歴史・文化・自然などの環境資源を活用すべきであると考えております。

3点目は、国土の発展や国際性のある社会資本整備を推進する必要があると考えております。第1にはグローバルな都市の発展や企業誘致の観点から、韓国などのアジアのベンチマーク都市における法人税や関税の大幅な免除策に負けないようなインセンティブが必要であると考えています。第2には、大都市圏戦略として優先度の高い拠点開発や交通

インフラなどの社会資本を選別し、重点・集中投資する必要があると考えております。

以上の3点を踏まえまして、大都市圏戦略を推進するに当たり、将来的には関西広域連合のような組織がその機能を担うということも視野に入れて制度設計をお願いしたいというふうに考えております。以上でございます。

【浅見委員】 どうもありがとうございました。

それでは、続きまして中部経済連合会様、よろしくお願ひいたします。

【赤木企画部長】 中部経済連合会の赤木でございます。本日はこのような機会を持たせていただきましたことにつきましてお礼を申し上げます。

それでは、資料に基づきましてご説明を申し上げます。1ページの目次のところに大きく3点ございますけれども、本日は時間の関係で特に中部圏の現状、それから大都市圏の戦略に求められる機能、役割、それから広域的課題の調整する手法を中心にご説明を申し上げます。

2ページをお願いいたします。まず、中部圏の現状につきまして大きく4点でまとめておりますけれども、1点は左の上にありますけれども、我が国最強の産業集積ということで、御存じのように自動車産業を中心に当地域は、世界的なものづくりの頭脳拠点を形成しております。また、国力の象徴とも言えます航空宇宙産業も胎動いたしております。その下に製造品の出荷額の全国比を書いてございますけれども、中部9県で32%と3分の1の出荷額を占めるに至っておりますし、その右に都道府県別のランキングも載せております。愛知県が46兆円強と。それから静岡県が3位に入っております。また、ここには1人当たりというのは書いておりませんが、1人当たりで見ますと、1位が愛知県、2位が三重県、3位がこれは関西さんと重複します滋賀県、4位が静岡県ということで、当地域がいかに製造品について日本の中核を占めているかということがご理解いただけるかと思っております。

具体的には、更なる飛躍ということで、既存の産業のみならず、将来の成長に向けて自動車産業でいけば、次世代の自動車クラスターを構築する中でEV化により構造変化があるものの、今後も中核拠点として発展していくということでいろいろ施策を進めておるところでございます。我が国の60%が集積をいたしております。

次に、航空宇宙産業で申しますと、我が国の50%が集積をいたしております。MRJのプロジェクトが始動したところでありまして、構造共同試験等も含めて国産のジェットに向けた活動が具体的に進んでおるところでございます。

右をお願いします。「孤軍奮闘！！ 貿易黒字の稼ぎ頭」と、ちょっとドラスチックに書きましたけれども、貿易黒字額でいけば引き続き伊勢湾、名古屋港、四日市港は国際競争力があるというふうに思っております。名古屋港の数字を書かせていただきましたけれども、貿易黒字額では12年連続日本一、総取扱貨物力でも8年連続、また、外貨の取り扱いの貨物量でも10年連続日本一ということで、非常に伊勢湾は、下にもございますけれども、47兆円の10年間の貿易黒字ということで、国の発展に寄与しておると自負をしているところがございます。また、港湾の民営化、効率化も全国に先駆けまして、自動運搬等を含めて先駆的な取り組みをしているところがございます。

左下に行ってくださいまして、地域の活力というところで所得水準を書きました。1人当たりの都道府県、政令市で書いたのですけれども、ご覧のように2位に愛知県、3位に静岡県、5位に三重県ということで、県民所得も高い水準にありますし、政令市で言いますとも、名古屋市が政令市で1番と。それから5番目に静岡市ということで、非常に地域の民間の活力の高いエリアというふうに思っております。

また、その右に圏域の話を書いておりますけれども、人口推移で書きましたけれども、1990年を1とした場合、中心となります愛知県の人口増加率は2009年で1.11ということで、東京都、大阪府を上回る人口増加率となっておりますし、また、その右にございますように、中部圏における愛知県ですとか、そういった圏域の中の中心都道府県で増加率を見ても、1を上回っているということで、中心都道府県の役割機能が高まっているというところがございます。

そういった状況の中で、私ども中経連といたしましても、この中部大都市圏のポテンシャルを生かした施策を進めていきたいということで、3ページをお願いいたします。これは中部経済連合会の中期活動指針ACTION2015というのがございますが、その中で中部圏の中期的課題としては、現状を持続・発展させ、豊かにしていくということを実現するというのが一番の課題になっております。大きく6重点項目がある中で3点を抜粋いたしております。

1つ目が世界的な産業・科学・技術の中核拠点となるということでございまして、産学官の総力を結集する中で既存産業の高度化・複合化、次代を担う新産業の適切な育成、先端的研究開発機関・企業の誘致、高度な人材育成の推進、こういったことを含めて世界をリードする先端的な産業・科学・技術の中核拠点を目指しております。

また、そうなるときに非常に密接な関係がございますが、当然、国際交流圏として成長

していくことも必要でございます。2番目の重点項目でございますけれども、グローバルネットワークを構築する中で、国際交流機能を高めて世界へ開かれた地域を目指していききたいというふうに思っております。製造業の発展、豊かさの創出から、雇用、所得の拡大に伴い商業機能が発展、その中で魅力ある立地の形成といった好循環をつくっていききたいと思っております。また、あわせて、下の2行に書いてございますが、人材交流のグローバルネットワーク化の進展する中で多文化の共生する開かれた地域の実現も目指しております。

3点目が地球に優しい環境先進地域ということで、ものをつくり出すエリアでありますので、単純な大量消費型では駄目と思っております。持続可能な循環型社会の形成というのは我々の責務というふうに思っております。環境技術や研究成果を広く世界に発信して地球環境保全に対する国際貢献に努める役割を担っていく必要があると思っております。

4ページ、5ページはそういったことを目指していくに当たっての具体的な施策について書いてございますので、ここについて個別の説明はいたしませんけれども、特に4ページにあります社会資本の整備でいきますと、Iの「空港整備」の中の中部国際空港の2本目滑走路の早期実現というのが中経連としてやはり大きな課題だなということでございます。

それから5ページをお願いします。国際交流の推進の観点、それから環境・資源・エネルギー問題への対応がございますけれども、先週、COP10も終了いたしましたけれども、やはり愛・地球博からCOP10へつながる中で環境先進地域ということで非常に地域住民の方にも環境意識の高まりというのは高いものがございます。そういった中で経済団体といたしましても、今後も地球温暖化防止、生物多様性保全への貢献ということで委員会活動等を積極的に推進していく所存でございます。

6ページをお願いいたします。大都市圏戦略に求められる機能・役割について1枚ものでまとめております。先ほど来、他の経済団体さんもおっしゃっておりますけれども、大都市圏は非常に活発な経済活動や付加価値創造に不可欠な人的リソース、それから商業中心のマーケットが集積しておりまして、日本全体の経済成長を牽引する非常に重要な機能を有しておるところでございます。

特に、その中で中部圏の特色としては、主力産業であります自動車、工作機器を中心に航空機産業などの分野で大きく飛躍して牽引しておるところというふうに思っております。また、合わせて国際ビジネス機能や商業機能の集積も、特に名古屋駅周辺を中心に進んで

きておるところでございます。

一方で、諸外国の台頭をはじめとするグローバル化が進む中で、特にエネルギーですとか資源の調達においては深刻な局面を迎えているところでございます。その中で都市空間でいけば都市鉱山、新エネの関連の高度利用ということもあろうかと思えますけれども、世界的な競争の中に製造業を中心にさらされておりました、昨今の円高も相まって、極めて経済環境は厳しい状況に追い込まれているという認識の中、大都市圏においては特有の課題に対する明確な対応策、例えば物流コストが非常に国内は高いといった問題でありますとか、高度な人材を世界的に迎え入れるには、頭脳集積を図るには、まだまだいろいろな意味で魅力ある空間づくりができていないというふうに思っております。

これに対する具体的な対応策を打ち出すことで、それぞれの大都市圏がそれぞれの特徴、例えば中部圏で申しますと、今まで培ってまいりましたハード面、ソフト面のインフラを活用したような具体的な取り組みを行う中で、国際競争力の向上に資する戦略を策定していくことが必要ではないかというように考えております。

7ページ、8ページをお願いいたします。広域的課題の実現に向けてということでは、関係機関と様々な協議の場を設置する中で、広域的な幅広い取り組みを推進しております。地域開発、産業振興、社会資本整備、資源環境、それぞれいろいろございますけれども、特に本日は第2回の場合でも本グループでも話が出たと聞き及んでおりますが、グレーター・ナゴヤ・イニシアティブの活動をご紹介させていただきたいと思えます。

次ページをお願いいたします。この活動は、具体的には名古屋を中心に半径100キロに広がる地域を対象といたしまして、域内の産業経済をオープンなものにするということで、具体的な誘致活動を積極的に行っております行政、産官学、官民が一体となってプロモーションを行っておる企業の誘致活動でございます。グレーター・ナゴヤという右にありますブランドを統一ブランドとしまして、例えば、ウォールストリートジャーナルですとか、ビジネスウィークなどに記事を掲載する中で、30回ほどミッションを開きまして200社ほど訪問をしております、1,200件を超えるようなビジネスマッチングをしてきております。

そういった中で実績としては平成16年度以降、具体的に当地域に約70社の企業が進出をしております。内訳で見ますと、愛知県がどうしても中心となりますけれども、岐阜県、三重県、それから進出元で見ましても、北米、欧州、アジア、アフリカということで、アジアが一番の中心になっております。進出企業の中身で見ると製造業が5割というのが

実態でございます。右に推進体制を書いておりますけれども、ご覧のように地方公共団体、国の機関、産業界、それぞれこぞってこの協議会の中で活動を推進しておるところでございます。

最後になりましたけれども、3圏域それぞれの特色がございます。その中でこの大都市圏戦略検討の中ではそれぞれの特色を生かした大都市圏づくりをぜひお願いしたいということで私からのご説明を終えます。以上でございます。

【浅見委員】 どうもありがとうございました。

それでは、第2の議題の意見交換に移りたいと思います。ただいまのプレゼンテーションを受けましてご質問、ご意見がございましたらよろしくお願いたします。いかがでしょうか。

【奥野委員長】 いいでしょうか。

どうもありがとうございました。関西の広域連合といいますか、以前からいろいろな意味での連携、ご苦勞なさっているというふうに理解しておりますが、先ほど中部のほうでグレーター・ナゴヤ・イニシアティブの話がございましたが、私も2回前か3回前の会議で自治体間の連携の難しさのような例として聞いたことがございますけれども、関西でいろいろな連携をやっているらっしゃって、これは松下委員からも時々ここでご発言いただいでいて、理解している部分もあるのですけれども、自治体間の非常に個性のある自治体、強い自治体がいらっしゃる、その辺の難しさもあると思いますし、また、経済界のほうがその中で役割の難しさもあると思いますけれども、そういうご苦勞のようなことはございますでしょうか。それから、国の役割、特に国の機関がいろいろあるわけですけれども、そういったところへの期待、あるいは果たしてきた役割、そういったことについてちょっとお話ししていただけますでしょうか。

【浅見委員】 お願いたします。

【櫻内理事】 個性ある自治体、京阪神といったところを特に想定されているかと思うんですが、それぞれ自治体の中でその地域の産業振興を考えていくということでもありますけれども、先ほど、特区のご説明を17ページでいたしましたけれども、実は、これは関経連の特区構想、広域的にということなのでありますが、自治体におきましてもこの度の大阪府なり、あるいは京都府なり、あるいは兵庫県なりが特区構想を提案されておりますけれども、各圏域だけの特区を考えるのではなくて、私どもの考えと同じように広域的な観点で特区構想を推進すべきであるというふうに、自治体のほうも大分広域的な視点

というのを持ってこられていますので、これはおそらく関西広域連合が発足するというような機運の醸成にうまく沿ったものではないのかなというふうに思っております。

しかし、委員長ご指摘のように個々の自治体の枠組みを超えてというようなところの調整役というのは、この関西広域連合が担うということではありますけれども、当面、3年ぐらいは観光でありますとか医療でありますとか防災でありますとか、ウイン・ウインの関係になるようなテーマが中心になりますので、そういう意味では関西経済連合会は2府4県を活動のエリアにしておりますので、関経連がその行政の枠を超える部分の、調整と言うのはちょっとおこがましいのでありますが、何かそれに近いような役割を担わせていただくというようなことがあるのかなと。例えば、3空港の問題などは関経連が事務局になりまして、3空港の懇談会の事務を担当しているというのが現状でございます。

【奥野委員長】 グレーター・ナゴヤ・イニシアティブの場合には、これは私も一部関係しているのですが、国の、これは経産局でありますけれども、そこが音頭を取って話ができているということがございまして、それに協力しているということがあります。けれども、関西の場合にそういう国が果たされてきた役割とか期待とかといったものはそんなに強くないというふうに理解してよろしいですか。

【櫻内理事】 関経連と同様に、官の世界で広域的な観点で業務を推進されているというのは、今お話がありました近畿経済産業局であったり、近畿地方整備局であったり、近畿運営局であったりと、いわゆる国の出先機関でありますので、実は関経連が取り組んでおりますような業務は国の出先機関でも同様の役割がございまして、そういった出先と連携して現実の業務を展開しているというのが実態であります。

【奥野委員長】 ありがとうございます。

【家田委員】 どうもご苦労さまでした。家田と申します。どうぞよろしく願いいたします。

ちょっと感想と、それから質問をさせていただこうと思うのですが、事務局からどういうお話を頼んで、それでお話しになったかがちょっとよく分からないので、あまり言ってもいけないんだけど、今日のお話からすると、全体はごもつともな感じなんだけれども、関西と中部に関する限り、関西も中部も立派な大都市圏だと、大変立派だと、力を持っていると。だけど、インフラはちょっと足りないところもあるし、いろいろよろしく願いますよと、こういうストーリーの話だと思わすけれども、私だけかもしれないけれども、これまでの議論と温度が違う感じがするのは。今までは何というんです

か、経済界というのはその程度の話でよかったんだろうけれども、人口も減っていくわ、円高はこれからどうなるか知りませんが経済状況も厳しいし、外国もというか、中国もものすごいことになっているという中じゃ、今までのようなのほほんとした感じで、「これからは何とかかなりますかね」じゃ済まないねという感じがあるんですよ、私は。そういう中で、関西と中部はどういう危機感を持っているのかと。自分のところの都市圏に。それがあまりはつきりしないんですよ。そこをぜひ教えていただきたいというのが質問です。

具体的に言いますと、関西について言えば、もちろん個々のそれぞれの地域が個性を持っているというのは大いに結構なことなだけけれども、今、委員長からもあったけど、その個性を持っているというのが成り行きで持っているだけの話で、別に個性を持とうと思って持ってきたわけじゃなくてね、現状追認ですよ、ここに書いてあるのは。それじゃいけないんだという危機感はないのか。それから、確かにいろいろな意味で力は持っているだけけれども、人口の社会増減なんていうのは三大都市圏の中で関西が一番落ち込んでいるわけだしね、それからいろいろな投資も落ち込んでいるわけだし、どういうつもりなんだと。

特に仮に、私、中央新幹線の関係の仕事をしているもので言うと、中部地方まではあと20年足らずのうちでつながるにしても、今の成り行きで言えば、関西にはもっと先なんですよね。そうすると、中部と関東は一体化して、関西だけ取り残される可能性もあるんですよ。そういうことを踏まえたときに、関西圏って何かもっと危機感ないのっていうところが1つ聞きたいし、それから中部について言うと、じゃあ仮に今みたいな中央新幹線みたいになるとね、関東と一体になるんですけれども、一体になってただ吸われちゃうだけじゃないのという危機感はないのかとか、そのために何しようとしているのかという話とか、それからもっと言えば、中部についてご質問すると、確かに製造業は立派だけれども、製造業というのがこれからはアジアの台頭の中で生き残っていけるような筋の製造業になりきっているのか、そこら辺の危機感とか、まとめますと、危機感とこれからの対応についてもうちょっと真摯なご意見を承りたいと思います。以上です。

【浅見委員】 じゃあ、順番をお願いします。

【櫻内理事】 プレゼンのところにもう少し危機感を現状認識しているような資料を入れるべきだったかなと反省しておりますけれども、先生ご指摘のように、関西の経済状況といたしますか、今後の将来見通しも含めまして、決して明るいものではないというふうに思っておりますので、だからこそ今日は資料を入れていませんけれども、関経連としても

10年後の関西はどういうふうにあるべきかという関西ビジョン2020というのを一昨年策定しまして、これは関経連のビジョンではありませんけれども、関西の経済なり産業をいかにして再生していくかというような観点でまとめた中期的なビジョンでありますので、現在、そのビジョンにのっとなって推進しているということでもあります。

具体的にどういったところの危機感があるのだという、先ほどおっしゃいました中央新幹線のところはまさに事務局の中でも先週も議論といいますか、認識を新たにしていたわけなんですけど、このままでは関西が取り残されるという危機感というのは当然持っておりますし、そこをどうやってブレークスルーしていくかというようなことを考えていかないといけないとは思っておりますが、その1つのきっかけとなるのが関西広域連合ではないのかなと。やっぱり分権型社会というのを早く実現しないといけないと思っております。これは関西が1950年代から提唱して進めてきたものでありますから、この分権型社会の構築というところを強く意識して取り組んでいく必要があるかなと思っております。

【浅見委員】 よろしいですか。

じゃあ、お願いします。

【赤木企画部長】 それでは、中部のほうでございますが、一番危機感を持っておりますのは、やはり製造業が海外へ移転するという動きが本格化するということでもあります。新聞紙上をにぎわしておるのは大企業ばかりですので、例えば、最近ですとインドへスズキさんが進出するといったような話が出ておりますけれども、それは大企業を中心とした動きの中でありまして、一番の懸念はそれについている中小企業のものづくりをしているところが今後、この地域の——中部地域の中でどういう形で自分たちが生き残っていけばいいのだろうかというところの危機感が極めて強いと思っておりますし、中経連の会員と懇談をしていますが、そのあたりのところをこれからどうしていくんだということが一番の危機感に思っております。

ましてや、今、先生がおっしゃるように、リニアが出ると吸い取られるんじゃないかというところには確かに、これはどちらかというと経済団体としてのいろいろな活動の中でというよりは、街の声ですね。街の声として非常にそういったことを思っている人は地域住民の中にはいるというふうに私は思っています。そういった中で、じゃあそれに対してどう対応していくかということでもあります。足元のいろいろな政策提言はできますけれども、正直言いますと、長期的な息の長い解決策のようなものが中心になっていま

して、短期的に、じゃあその流れをとめることが経済団体として果たしてできるのかというところについては、なかなか有効策を持っていないというのが本音の話であります。したがって、今回の大都市圏の中で少し危機感が足りない書き方を、今までのバラ色のような話を書いたのかもしれませんが、これだけのことをやってきた中部だからこそ、今後もこういった力を持っていないと全体に日本のいろいろな意味での力が落ちていってしまうと。第三次産業だけでやはり日本というのは今後もやっていけないわけだと思っていますので、そこにじゃあ具体的に、これは産業ごとの課題になっていきますが、何をやっていくかというのを、もっと時間軸を持ってやっていかななくてはならないと思っています。個別の委員会活動の中では少しそんな話をしておるところであります。

【家田委員】 どうもありがとうございました。2つの経済大都市圏とも私は支援したい意味で申し上げているのですけれども、ぜひこれまでのトレンドの中での、単に関西はそれぞれが独立しているからいいんだとか、それをこれからも延長するんだとか、それから、中部も製造業でやってきたし、これからもやれるんだというようなことから脱却できるような強い物言いをしていかないと、多分将来はないと思うんですね。ぜひ今後も継続的に鋭い分析をして前に進めていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

【浅見委員】 ほかにいかがでしょうか。

【松下委員】 まず1つ、日本経団連さんにお問い合わせしたいことをしておきたいのですが、7ページの「企業の立地促進のための施策」という中でいろいろ挙げていらっしゃるんですが、この中でEPAの促進というのもぜひ入れておいていただきたいなど。このEPAが日本が非常に遅れをとっていることで、日本企業も非常に困っておりますし、また、ましてや海外の企業を誘致するなんていうのに非常にマイナスポイントとして挙げられますので、ここに挙げられていることに加え、これをぜひ入れておいていただきたいなどと思います。

それから、この懇談会で首都圏、中部圏、関西圏という大都市圏をグローバルな競争の中でも非常に力を持った大都市圏としてやっていくために何をすべきかという議論をしているわけですが、その場合に、非常にグローバルということを見ると名称の問題というのは非常に重要なんじゃないかと思っています。外国の方からしたら、首都圏、中部圏、関西圏と言って全然わからないと思うのです。だからといって、じゃあ東京圏、名古屋圏、大阪圏と言ったほうがいいのかというと、それはまた国内的な別な問題がありますので、この辺、非常に難しいのですけれども、首都圏、中部圏をどう称するのがいいの

か、これは私はよく事情がわからないので個人的な意見を申し上げることはできないのですけれども、関西圏と言った場合に、関西圏ということでは、国の、今、出先機関はすべて近畿何々局とおっしゃっているわけですね。関西と近畿っていうのは地域としてイメージ的に関西のほうがやや広いのかなというようなことはありますけれども、これ、一致させておいたほうが、いわゆるローカルアイデンティティーとしてはいいことは間違いないと思っています。

それともう一つ、近畿経済産業局さんは英語の名称は関西となっているのです。近畿っていうのは、英語で言うところにおかしな言葉になりますので、この際、国の出先機関も関西何々局と統一していただければ、関西という名称をもっと海外に対しても統一したイメージで打ち出していけるのじゃないか。これはまた法律改正や何かが絡むので難しい点もあると思いますけれども、海外に対して訴えるという意味合いから考えれば、個人的な意見ですけれども、関西何々局と名称変更していただいたほうがいいのじゃないかなと思いますので申し上げさせていただきます。

【進士委員】 今の松下委員の意見に大賛成ですね。確かに外国から見たときに統一されたイメージがあるといいと思うんですね。スコットランドとかウエールズというので我々も認識しますよね。そういう意味では、そういう視点はとても大事だと思う。大賛成ですね。

それで、その視点は首都圏と中部圏と関西圏……近畿圏か。そのカラーをどう整理するかがポイントと思うんです。東京の中の23区でもそうですが、それぞれの基礎自治体が基本計画を立てると、商業、工業、住機能のすべてを網羅し、一流を目指そうと頑張る。それだと全て同じ街になってしまう。ですから、それこそ非常に広域的にとらえて、特色を強化すること。ネーミングも含めてですけど。当然、それには自然風土、歴史文化というバックグラウンドを踏まえるべきだと思うんです。

私は、この間COP10で名古屋へ参りました。何度行っても感じるのです。名古屋市緑の基本計画は2期とも私が委員長でやった。で、思うのは、都市の雰囲気が大味ですね。大阪に比べると。東京はいろいろな街がありますから、その良さは多様です。私自身東京だから割り引くべきですけれども。名古屋市は、震災復興で立派なインフラを整備した。堀川の水循環とか、100メートル道路の整備とか、緑地量も悪くない。しかし、尾張徳川家以来の寺の墓地がたくさんあったのを平和公園として墓園にまとめてしまった。極めて近代的合理主義をすぎて、界限性とかエンターテインメント性に関してはちょっと寂し

い。トヨタ王国だけであって、工業的合理主義では世界で勝てるんだと思うのですが、都市アメニティは。私は、3つの大都市圏の個性化といいますか、特色化を考えないといけないと思います。それぞれがこういうプランをつくると、全国がモノトーンになる。結局機能的であっても、魅力がなくなり、人も来なくなる。日本全体としては損する。

それから、ちょっと質問があるんです。グレーター・ナゴヤ・イニシアティブの最後の8ページに、アジアから47%、製造業が52%あります。もし差し支えなければ具体的に、どんな企業かとか、業種ももうちょっとリアルに、教えていただけませんか。

【赤木企画部長】 ご質問いただきましてありがとうございます。それでは、少し詳細にご説明をしますと、業種としてはやはり非常に多いのは製造業でいくと、いろいろな部品関係ですね。部品関係を製造するようなところが多いです。例えば、航空機部品、それから鉄鋼製品、それからナット、ボルトといったような工具の関係ですね。それ以外に多いのはソフトウェアの関係も若干あります。これは中部が得意な自動車だとか航空機関係の科学技術のソフトウェアですとか、そういった……。

【進士委員】 国内のじゃなくて、アジアからというのをちょっと詳しく伺いたい。

【赤木企画部長】 今申しましたのは、アジアからのですね。

【進士委員】 日本国内からじゃなくて。そのボルトとかナット。

【赤木企画部長】 そうです。

【進士委員】 例えば。

【赤木企画部長】 今申しました、例えばソフトウェアの関係ですと、ベルギーから来ておりますし、それからアジアというご質問でしたが、アジアの関係で言えば、例えば台湾の航空機部品の製造業でありますとか、それから同じくこれも台湾ですが、ナット、ボルトの工具の関係の販売会社、それから中国の関係だと半導体の生産販売の会社などですね。どちらかというやはりものづくりを中心としておるところでありまして、アジアの中の国で申しますと、中国、それから台湾・韓国が多くなっています。

ちょっと説明の仕方が統計的にまとまっておりませんので申しわけございません。

【進士委員】 いえいえ、ありがとうございます。インドは。

【赤木企画部長】 今のところは、インドは2社でございまして、自動二輪や自動車の部品の製造販売ということで、これはインドから来ております。

【進士委員】 韓国はどうですか。

【赤木企画部長】 韓国は結構多くて、これもちょっと個別で申しますと、外装、内装

のデザインの会社ですとか、それから生活雑貨の貿易の会社、それから鉄鋼製品の関係の会社あたりが韓国から来ております。

【進士委員】 どうもありがとうございます。

【赤木企画部長】 ちょっとばらばらで申しわけございませんでした。

【進士委員】 いいえ。ありがとうございます。

【浅見委員】 ほかに。どうぞ。

【原田委員】 ご説明ありがとうございました。原田でございますが、さっきの家田先生の危機感は何かというのともちょっと関係するんですけども、「国際競争力」という言葉とか、「人材の国際交流」という言葉とか、そんなのが出ているのですが、国内の位置づけで見るとそれぞれのところにこういう特色があるという、そういう説明があったと思うんですけども、国際競争力というか国際求心力、世界から人を集める、技術も集める、国際的な技術開発もしていく、産業開発も展開していくというような意味でとらえたときに、関西と中部ですが、うちの都市圏は国際求心力という意味でやはりこういう点で非常に優れていると認識しているというご説明があればうれしいなというのが1つ。

それから、経団連さんは最初にお断りがあったように、具体的なプロジェクトには物申さないということで全般的なお話でして、全般的な、省庁を超えたことをやらなければいけないとか、整備をなさないとか、そういうことはよく分かったのですが、2ページのところで英語対応というのが国際的な求心力か何かに関係すると思うのですが、ここは中身がよく分からなかったもので、ちょっと細かい点ですが、ここを少し説明していただければと思います。

【浅見委員】 お願いいたします。

【椋田常務理事】 これは例えば外国から高度人材を誘致したり、あるいは観光客を誘致したりする際に、日本では、まだ英語のインフラが十分に整備されていないのではないかと我々は思っております。例えば観光であればデジタルサイネージを使っているいろいろな情報を提供していくことなどでもっといろいろな方々の利便性が上がると思っておりますし、教育等においても大学教育におけるグローバル30（文部科学省の国際化拠点整備事業）をはじめ、英語化の取り組みが進められておりますが、まだまだ非常に限られていると思います。例えば、立命館アジア太平洋大学などは非常に立派なことをされているわけですが、そういった取り組みがもっともっと広がって、いろいろな留学生、高度人材、あるいは外国の観光客がもっともっと日本に来やすくなるようなインフラを整えていく必要

があるのではないかと考えております。

【原田委員】 わかりやすい話でした。ありがとうございました。

【浅見委員】 よろしいですか。

【原田委員】 さっきの、できればそれぞれお答えいただければと思います。

【浅見委員】 はい。じゃあ、最初のご質問については何か。

【櫻内理事】 国際求心力という観点では、資料の4ページのところに掲げておりますが、これは環境先進地域、関西を、正確に言えば「目指して」ということになるわけでありまして、やはり関西といえば環境に関するいろいろな観念の集積がありますので、この集積を生かした取り組みを促進することによって求心力を高めていきたいなと思っています。

この資料には書いておりませんが、水ビジネスについて関経連は具体的にアジアの、例えばベトナムのホーチミン市に水道事業を参入するという事で、これは大阪市の水道局と関経連の会員企業と、関経連がコーディネートして、ホーチミン市で水道システムを構築しようとしています。非常に漏水率が高くて、40%ぐらい漏水しているらしいということもありまして、その漏水率の改善というところを中心に、ホーチミン市に水道の事業を参入していくというようなことをやっております。また、中国を対象に、山東省における下水処理施設の整備について関経連が大阪市あるいは関連企業と一緒にコンソーシアムのような形で展開していくというようなことがあります。シンガポールは毎年、国際水習慣というのを6月にやっていますが、そこにも「チーム水・関西」というネーミングで出展したりしております。そういうような形で水ビジネスを中心にして国際展開をやっていっているというようなところが特徴としてございます。

【浅見委員】 じゃあ、お願いします。

【赤木企画部長】 国際求心力という観念で申しますと、やはり一番はいろいろな意味での技術支援ということだと思っています。今日の資料にはちょっとつけておりませんが、三重県にこの中部の地域で持っています環境技術に関して、海外に移転するためのいろいろな技術支援を行うような施設がございまして、これは具体的に稼働しているのですけれども、そうした中で国際貢献をしておるというところで、ただ、これは名前に「名古屋」だとか「中部」だとかそういうところがついておりませんので、ブランドという意味で先ほどもご意見があったところでいくとどうかなと思っていますけれども、やはり国際的に私どもの地域に求められる一番のものは何かというと、そこになるのではというふ

うに思っております。

それから、今、関経連さんからも水ビジネスの話が出ましたけれども、本日の資料で申しますと、私どものレジュメの1番最後に資源環境で水のいのちとものづくりの中部フォーラムというのがありましたけれども、こちらも、これも関経連さんと同様に、6月にシンガポールに出向きまして、今、スリランカのほうと具体的な何らかの形で提携ができないかということで話をしておるところでございますけれども、名古屋にあります鍋屋上野の浄水場というのが木曽水系ということもあって、非常に水の浄化のノウハウを蓄積しているということで、名古屋市も副市長さんを中心に一生懸命やっておるところでございますので、我々もバックアップしておるところでございます。

【原田委員】 先ほどの関西の4ページのところを見ると、アジアナンバーワン拠点を目指すと書いてあるのですが、アジアナンバーワン拠点を目指すポテンシャルがこういうふうにあるよというのが少し分かりやすく説明されるような資料があるといいなと思いますので、名古屋もそうですけれども、よろしくお願ひしたいと思います。

【浅見委員】 ほかにいかがでしょうか。

【磯部委員】 既にいろいろ出ているお話と重なる部分もあるのですが、私は専門が法律学のうちでも地方自治法制などを専門にしているという関係で、確認的なご質問をしたいと思います。関西ではいよいよ本当に広域連合をつくと伺いました。あるいは中部でも、これは広域連合に結びつくのかどうか分かりませんが、そういう広域的な行政単位というものが一層必要になるという方向のお話かと思いました。また、経団連の最初のペーパーでも、広域的な行政課題に対応する必要があると書かれています。これは別に揚げ足を取るようなつもりでは全くなくて、真摯な質問なのですけれども、このような広域的な行政組織を作るといってほど難しい話もあまりないわけで、これまでもいろいろな試みがあったけれどもやはり難しかったわけです。たしかに広域的な調整は必要なのですが、新たに広域的な行政制度をつくって、そこに権限を集中させることにしたから、選択と集中なんだから、これこれの事務に関しては中心市に集中するんだ、周辺市町村は我慢しろみたいな話も出てくるわけですね。そういう方向と、他方で一層の地方分権が必要なのであって、もっと小さな単位の市町村——市町村も相当大きくなりましたけれども、それぞれが権限を持って、自分の自治体のことをもっばら考えて一生懸命やるのが地方自治であると。それぞれが地元のためにやるんだから、その結果としてかなり矛盾が生じてくるとしても、それは地方分権である以上しょうがないじゃないかというのがもう一つの考

え方だろうと思います。

もちろんこれはちょっと図式的に申し上げたわけであって、現実的にはその中間で何とかやっていくしかないわけですけど、常にそれが難しくて、従来は、なかなか問題の解決をすることができなかったということだろうと思います。先ほどの家田先生の議論にもつながりますが、またまたこの何度も挫折してきた試みを繰り返すことになるのか、それとも今度は本気でこの広域連合をやらなければならない、やらないと生き残れないというような強い危機意識をもってでおっしゃっているのであろうかということ伺ってみたいと思います。行政体組織の中におられるわけではないという立場の皆様にも、辛口の注文でも何でもおっしゃっていただく絶好の機会だと思いますので、もちろんこちら側で聞いている人間がただちに自治制度を変えることができる立場にいるわけではないのですけれども、ちょっとその辺で、もう少しピリ辛でも結構なので、どんな印象をお持ちなのかというのをちょっと伺いたいと思います。ざっくりばらんな個人的な印象でも結構です。

それから、これも決して揚げ足を取るつもりではないのですけれども、例えば京阪神のペーパーの最後の19ページで、3つのまとめがありますね。その1番目に京阪神都市圏に集約し、スマートシェーブアップをするのだと、それはよく分かったのですけれども、2番目のところで京阪神大都市圏の利益が周辺権益に還元されるんだというふうになっていますよね。これは、大都市圏をもっと強くしてやっていけば、おのずから周辺にも波及するだろうということなのですか。つまり放っておいても、周辺にとってもいいことになるんだというイメージなのか、そうではなくて何かもっと制度を作って、大都市圏域で、例えばもっと財政収入が上がるようなことになったら、それを過疎地域のように、人口がどんどん減って行って、地元市町村も成り立たなくなってしまうような、そういうところに、制度的な仕組みとして税金を還元していくような、何かそういう仕組みまでお考えの上のことなのでしょうか。ちょっとそこがよく分からなかったもので、これは質問でございます。

以上でございます。どうぞよろしく願いいたします。

【浅見委員】 じゃあ、すみません、順番にお答えいただけますか。まず経団連さん。

【椋田常務理事】 今の政権が掲げている地域主権改革は、大変重要だと思っております。特に住民に身近な行政課題、住民の視点からの行政課題については基礎自治体の強化が大変重要だと思っております。他方、ビジネスにつきましては、基礎自治体の中にとどまっているビジネスというのは限られておりますので、もう少し広域的な活動を支援でき

のような体制を強化していく必要があると思っております。その意味で、関西が進めております広域連合は、そのための大変重要な一石を投じるものだと思っております、これをぜひ成功させていただきたいと思っております。

そのための我々としてのお願いとしては、この場での議論にならないのかもしれないのですが、現在、道州制特区推進法という法律があります。これは国の権限を道州に落とし、ていくための仕組みをつくっている法律ですが、残念ながら、この道州制特区推進法は北海道、または3以上の都府県が合併したケースしか適用されてない形になっています。できれば我々は、関西広域連合のようなところにも道州制特区推進法が適用されるような形に変えていただければ、こうした取り組みを後押しできるものだと思っております。

もう一つ、この推進法は権限の移譲はあるのですが、財源の移譲については必ずしも明確なものとなっていないので、きちんとした受け皿ができた広域連合に対しては、権限と合わせて財源も移していくような仕組みも考えていく必要があるのではないかと思っております。

【櫻内理事】 関西広域連合ですが、ようやくここまで来たかなという感じがあります。数年前、昨年までもそうなのですが、そもそも関西広域連合を意味があるのかと、実現可能性が低いのではないかという議論が地元でもありましたのですが、ようやくここまで来て、当初は広域防災でありますとか医療でありますとか、比較的連携しやすいテーマというふうになっており、これを当初3年ぐらいやって、その次に拡大する事務として、これは先生のご指摘にも関連する話なのですが、交通あるいは物流の基盤整備ということを第2フェーズで掲げておりました、先ほど申し上げました関西三空港の管理でありますとか、それから大阪湾の諸港を阪神港として一体的な管理運営でありますとか、管理主体をどうするんだということについては、第2フェーズということになっておりますので、そのあたりを広域連合でどのように処理するかというのが課題になってくるかなと思います。

辛口のことですけれども、これはそもそも地方分権の改革の突破口にしようということですので、この地方分権の議論は、関西からこういう広域連合という形でスタートさせていますけれども、政府でも地方分権を進めるときに必ず広域的な受け皿がないというようなことが大抵そういう理由に挙げられますけれども、政府でもこういった点の議論を進めていただければありがたいなというふうに思っているところであります。

それから、プレゼンペーパーの最後の19ページのところの京阪神大都市圏の利益を周辺圏域に還元すべきであるというのは、先ほど先生がご指摘の后者のほう、具体的な何ら

かの制度設計をしないとイケないかなとは思っておりますが、この設計がまだ関経連のほうでもできておりませんので、今後の検討課題であるかなと思っております。関西広域連合を進めていく上で、必ずこういった問題が出てくるのではないかなと思っておりますので、関経連としましてその辺の具体的な中身を詰めていきたいと思っております。

【赤木企画部長】 今、2団体さんから、特に広域連合だとか道州制の話が出ましたので、私からは視点を変えて定住自立圏構想の話が先ほど経団連さんが触れておりましたので、そのあたりを別の視点で申し上げますと、定住自立圏構想は中経連のエリアの5県で見ますと、今のところ5圏域がこれにチャレンジしておりまして、具体的な取り組みをしているのは3圏域になりまして、ちょっとローカルな話で申しわけないですが、岐阜県的美濃加茂市と長野県飯田市と愛知県西尾、その3市が中心市宣言をしてやっているんですけども、いろいろな地域行政に携わる人と話していると、極めてやはり要綱に細かい基準が多くて、なかなか取り組みにくいと。ちょっと辛口な話とあったのであえて申し上げますと、人口が5万人程度以上というのは比較的わかりやすくいいんですけども、昼夜間人口比率で昼間のほうが多くないと中心市宣言できないですとか、例えば三重県でいきましたも、三重県に鈴鹿市と、その横に亀山市というのがありますが、どう見ても我々は亀山と鈴鹿を見ると、鈴鹿が中心だろうと思うんですけども、中心市の要件を満たしているのは亀山市で、鈴鹿市は満たしていないとか、そういうことで鈴鹿が中心となってあのあたりの広域行政ができないというようなこともございますので、そういうことで定住自立圏構想の中で課題を申し上げましたが、国のいろいろな機関設計をされる中であまり細かい基準をつくり過ぎてしまいますと、それが実際に地方へ行ったときに、なかなか地方の実情とそぐわないというようなこともあるんじゃないかと見ておりまして、今後いろいろな構想を検討していくに当たっては、そのあたりのところもいろいろご配慮いただいて、柔軟な扱いができるような形が、特にこれからはいろいろと地域の特色を踏まえてという話になってまいりますと、そのあたりが重要なのではないかなというふうに思っております。

以上でございます。

【進士委員】 先ほど磯部先生がおっしゃったことでちょっと議論したい。磯部先生のお考えを私流に理解すると、EUはそういう行き方をしたと思うんですが、要するに基礎自治体行政と広域行政の関係ですね。広域的にはやっぱり競争ですね。攻めの政策は広域でやらないと、グローバル時代には勝てない。だけど一方で生活を守るとか環境問題とか、

福祉系などは自治体がしっかりやらなければいけない。従って私は、攻めと守りで分けていけば、両方やれるんじゃないかと、勝手に解釈したい。攻めは文明的な流れで、守りは文化的なものだとも思えるのです。関西の事例で伺いたいのは、17ページの、けいはんななどは前から言われていますので、聞いたことはありますが、彩都というのは私、知らなかったのです。それぞれの計画がそれぞれ別の理由でそれぞれ別の主体がつくったわけでしょうから、彩都、けいはんな、ナレッジキャピタル、神戸医療産業都市と、言葉づかいも、コンセプトもばらばらのような気がする。これは、わざとばらばらにして多様性を狙っているのか。この戦略委員会もそうだと思うんですが、個別を全体にまとめるときの考え方としては、関西圏は1つと見て、中部圏や首都圏との相対的な関係でとらえるのか、関西圏の中をどうにあるべきかを考えようとするのか、両方、二重の関係があるのではないのでしょうか。それが1つ気になるところです。

それから今度は個別の話ですが、2ページ、近郊緑地保全区域ができて開発は抑制され、近郊の緑地保全効果はあったが、都市部との連担性がなくて都市形成に生かされていないとある。私は、これと古都法のおかげで、相対的に首都圏や中部圏と比較すると、関西らしい長い歴史性と文化的環境が保存されたわけです。どんなに東京がいろいろやっても、VIPはみんな京都に行く。そういう意味で文化面での関西のステータスは大きい。これはビジネス世界でも必ず大きい力になると思う。人間がビジネスで動くとき必ずそういう楽しみが大きな動機になります。それは、強みであって、そう考えると緑地保全は非常に大きな貢献をしてきたはずです。古都法のおかげで奈良も京都も景観と環境が維持されている。

それは緑地保全というので誤解されるのか。古都の観光環境の保全だと理解すれば肯定できるのか、本当に都市形成には生かされていないと感じておられるのかどうか、このところを伺っておきたい。

【浅見委員】 じゃあ、お願いいたします。

【櫻内理事】 まず、今、2ページのお話がありましたので、ちょっと言い切り過ぎかなという感じがあります。先生ご指摘のように都市の観光的保全の観点から生かしていくという意義はあると思いますので、先生ご指摘のとおりかなというふうに思っております。

それから、17ページは、けいはんな、神戸医療産業都市、それから彩都、ナレッジキャピタルが、ばらばらじゃないかというご指摘なんですけれども、ちょっとこの右側のほうの四角で囲っているところなんですけれども、結局、今、新成長戦略でもキーワードに

なっておりますグリーン・イノベーションとライフ・イノベーションというこの2つの観点で考えたときに、それぞれ各地域にあります中核拠点、ハブ機能であったり、あるいはR&D機能であったりといったところの具体的な展開をしているのがけいはんな学研都市であり、彩都であり、医療産業都市であり、その中枢にナレッジキャピタルがあるというような形で絵をかいておりますので、これは1個ずつでも特区申請はできると思うのですが、そうではなくて広域的に連携して、広域的な総合特区ということを開経連としても打ち出していきたいと思っておりますし、これは開経連だけではなくて、先ほど申し上げましたように、自治体の特区申請でもこのようなイメージで申請されているというようなことでございます。

【進士委員】　　これまで経済界では、合理主義が過ぎて、関西の歴史文化的景観における世界的価値をビジネス活動の後の行動につなげる努力が足りなかったのではないのでしょうか。肝心なことは、17ページのグリーン・イノベーションやライフ・イノベーションを考えると、近郊緑地保全法や古都法のような歴史的景観の保全や緑地保全をワンセットで組み合わせ、有効に活用する計画を考えておかないといけないのではないかとということです。

【櫻内理事】　　ご指摘のとおりだと思います。これから9月に総合特区の提案して、これを今後具体化していくというふうに聞いておりますので、そのあたりを打ち出していきたいと思っております。

【浅見委員】　　ほかにかがでしょうか。

【村木委員】　　先ほどの家田先生と磯部先生のお話を聞きながら思ったことを1つ付け加えさせていただければと思うのですが、関西のお話なんです、広域連合でおやりになられるというのは地方分権化の中では非常に望ましいことだとは思いますがやはり先ほどご指摘されていたように、第1フェーズでやられることは比較的やりやすいことで、防災とか医療とか、そういったことで合意形成をとりやすいものからやっていかれて、それで3年ぐらい経ってから第2フェーズとして、今まであまりやられてこなかった交通、物流、港の管理に入られる。そうされると、結局、アジアとの競争とかいろいろなことを考えたときに、急いでやらなければいけないことがある中で、3年後ぐらいからそういった根幹に関わりそんなことをやられて、その議論の後に行政体に持っていかれて、個別の計画をつくって行って…最終的にそういった交通、物流のところまで関連する頃は、大分先になってしまうように思えます。それでもやはり連合体の中で協議をしていく形で

進めていかれるのが経済団体としては望ましいということなのか、それとも若しくは、日本でそういう形で進めていくのが本当にいいことなのかどうか分かりませんが、私はずっとイギリスのことをやっておりましたので、本当に必要なことは、比較的トップダウンで決めてほしいと、そして地方にお願いをして進めていくようなやり方もあります。そういうトップダウンのような形というのも実は国が検討することもあり得るように思えるのですが、その辺についてはやはり連合でやるのが望ましいというふうにお考えでしょうか。

【櫻内理事】 第2フェーズの交通、物流基盤整備の、私が先ほど申し上げました空港であったり港湾であったりというのが、それまで何もしないということではなくて、例えば三空港で言いますと、既に関西三空港懇談会という組織ができておまして、その機能は事務局を関経連が担っておりますので、今、代替機能を関経連が務めているところがありますが、この機能を移管していくということになるかと思えますし、港、その他空港以外のものも含めて交通物流基盤全体につきましては、関西で国際物流戦略チームという官民の連携組織がございまして、そこでこの交通物流基盤整備の関西全域のあり方ということを検討して推進しているというような組織がありますので、その機能も今後、広域連合が成長していくに従って移管されていくのかなというふうに思っております。

【浅見委員】 今のご質問で、スピードとの関係というのは重要なテーマだったと思うのですが、そのあたりいかがでしょうか。

【櫻内理事】 スピードですか。期間ということですか。

【浅見委員】 つまり、実現するまでに、もしかすると今の体制だと時間がかかってしまうかもしれない。それを回避するために、むしろトップダウン的なものも必要なのかもしれないというご質問だったんですが、それはいかがでしょうか。

【櫻内理事】 そうですね。当然、そういう観点は出てくるかと思えますので、トップダウン的なものが必要になることもあるかと思えます。

【浅見委員】 ほかに。

【家田委員】 きょうは民間の経済界の方々からぜひ伺ってみたい。せっかくですので、日本経済団体連合会に伺いたいのですけれども、きょうご説明いただいた資料2の中のページ5に、民間活力の発揮ということでPFIあるいはPPPが重要だということをお書きになっていて、全く同感でございます。ちょっと感触を伺いたいんですが、昔ですと、例えば渋沢栄一とか小林一三とか、関西ですけど、政府にこんなことをしてほしいよって

いうんじゃないくて、民間からプロジェクトそのものが立ち上がって、政府も何ぼかは支援していますからPPPって言えばPPPなんですけれども、政府のどこかの役所の建物を建てるのにPFIを使おうというようなたぐいのことじゃなくて、民間団体の側からこういうプロジェクトをやりたいというのが沸くように出ていましたよね。

例えば、さっきもちょっと出た中央新幹線なんていうのはそういうタイプのプロジェクトなんですけれども、それ以外にはほとんど、少なくとも基盤に相当するような大物については出てきていないように私は思うんですが、その辺はどんなふうにお考えになっているのか。それは日本の各企業、あるいは経済団体がそんな力がない状態なのか。そうだとすると、海外の投資をもっと呼び込んでそういう活力を育成する必要があるのか。あるいはここにお書きになっているような自治体に対する実務支援体制というのは、割合個別の目の前にある細かい課題が課題なのか、より根本的なところでちょっとお考えを聞かせていただけたらと思います。以上です。

【椋田常務理事】 かなり抜本的なインフラの整備その他を進めようとする、様々な規制・制度が障害になって、思い切ったことができないというのが現状だと思います。そういうこともありまして、今、経団連では、モデル都市をあちこちで実験的にできないだろうかと考えております。日本は、環境、情報、ITSなど、様々な世界最先端の技術を持っていますので、まず幾つかのモデル都市を選んで産業界が中心となって実証実験を進めていく。それがうまく実現するようであれば、更に大規模なものに横展開をしていく。あるいは海外にも持っていくような形で進められないかということで、まさに今、米倉経団連の最大の目玉として活動をしておりまして、そう遠くないうちに具体的にどういったことをやろうとしているのが発表できるかと存じます。

【家田委員】 どうもありがとうございました。

【櫻内理事】 民間の取り組みということでは、先ほど申し上げました水ビジネスといえますか、環境ビジネスの国際展開というところは、これは関経連のほうが大阪市水道局に提案し、あるいは関経連の関連企業のほうにもご提案をして具体的に進めていっているという事実がございますのと、あと、今日のメインのテーマではないかもしれませんが、新成長戦略でも海外から非常に多くの集客といいますか、インバウンドを促進することが大きな課題になっていますので、これにつきましては中部から西の6つの経済連合会がございます。そこで西日本経済協議会という会合がございます。そこで西日本の広域観光ルートを開発して、特に東アジアからの集客促進に役立てていこうというような、こ

これは民だけの取り組みでありますので、そういったこともやっているということをご紹介させていただきます。

【家田委員】 ありがとうございます。

【赤木企画部長】 民間の取り組みでは先ほどの話とは別に、名古屋駅周辺の国際ビジネス機能ということで少し申しましたけれども、最近、名古屋駅のあたりに皆さんお越しいただけると、大分、駅前の色合いが変わってきたなど。高層ビルが立ち並んで、変わってきているんですけれども、あの辺りのビルについては基本的に民間の再開発が中心になって行われております。JRさん、ミッドランドスクエア、すべてそうなんですけれども、そういった意味で申しますと、確かにいろいろな規制を緩和していくということがそういった民間活力の促進に極めて重要だという気もしますし、地域全体を、例えば熱供給事業を行うとか、そういった形をとると、いろいろな形でそういった規制が緩和されて、民間が取り組みやすくなっていると。それにうまく民間が乗かってやっていけば、まちづくりの形成に非常に力を発揮することもできますし、先ほど、名古屋はおもしろいところ、魅力がないと、なかなか厳しいご意見もいただきましたけれども、そういうことを変えていくにも民間の力をもっと使っていくと。単純なPFIで行政の建物を民間がつくる、そういうことではなくて、まちづくりそのものにもっと民間の力を使っていくというのはできるのでないかと思います。

【家田委員】 ありがとうございます。

【浅見委員】 それじゃあ、どうぞ。

【高木委員】 2点ありまして、一つは家田先生がおっしゃられていた危機感の部分なんです。私自身は日々、海外の投資家と接しているわけでございまして、具体的な投資家は株式ですとか不動産に対する投資家なんです。彼らのここまでの認識というのは、まず東京以外に語られることがないんですね。大阪、名古屋が語れることがほぼないというのが今の現実です。

ただ、実は、これは日本に限った話ではなくて、どこの国も首都しか話はされないということで、イギリスであればロンドン、フランスであればパリ、アメリカであればニューヨークとワシントンが会話されますが、上海、デリーに関してはほとんどディスカッションの対象になっていない、いわゆる投機的なマーケットであるということで、基本的な海外の投資家の先進国に対する投資対象というのは、やはりその国の首都に限られているというのが今の現実です。ですから、そういう意味で関西圏、中部圏というのが世界に行っ

てアピールをするというのはかなり厳しい状況だなということと、あと、ハードルとしても高いというのが今現在の海外投資家の認識だろうということが一つです。

それともう1点なんですが、今のご質問の答えで、いろいろな規制緩和の話がございました。経団連さんの資料にもありますし、関経連のほうの北ヤードの話もございました。これは考え方なんですが、これまで都市再生特別措置法等々によって、規制緩和により容積率の緩和が進展したと。その結果、大手町含めて建て替えが促進されたという側面もあるのですが、一方、投資家の立場から考えてみますと、テナントはどうなっているんでしょうかと。なかなか賃料が上がらない、むしろ空室率が上がってきているということで、どちらかという则需要サイドを喚起するという話がない状況の中で、容積率の緩和による建てかえが進んでしまったということで、例えば北ヤードに対して、確かにすばらしいものができるんですが、果たしてそこでどのぐらいの賃料が取れて、それ以外の地域にどれぐらいのインパクトを及ぼしていくんだとか、現実、都市再生特別措置法の時限立法が延長されてしまいましたので、これは規制緩和が進むんですが、なおさらそうしますと、やはりデマンドですね。どういうテナントをどこから、例えば大手町、丸の内を集めてくるのかと。これはおそらく菰田委員のほうがお詳しいと思うんですが、これまで大手町、丸の内では賃料5万円というような状況で、果たしてこの4万、5万という賃料を払えるテナントというのは今後出てくるのかと。多分出てこないんじゃないかなと思っておりまして、この規制緩和の話ですが、緩和だけがいいのかなと。むしろ規制を強化するというような考え方もあったほうがいいんじゃないかなということで、むしろ問題提起みたいな形で意見させていただきます。

【浅見委員】 何かございますでしょうか。

【根本産業政策本部長】 申しわけありません。棕田が所用のため途中退席させていただきましたので、私からお答え申し上げます。

規制改革の問題につきまして、需要コントロールのために規制も導入することが必要ではないかというご指摘につきましては、私ども、むしろ規制は緩和していくべきという基本的なスタンスでございます。経団連としてその部分に特定した意見を表明したことはございませんけれども、私どもの活動の中で多くの学者先生等をお呼びした中では、今後の成長力、あるいは生産性を高めるためには、伸びるところを思い切り伸ばすという政策が必要だろうというご指摘を多々受けてございます。傾向として、大手町、丸の内あるいは日本橋への需要の集中がございますので、そのような伸びるところは伸ばすという政策が

今後とも必要になるのではないかと考えております。

このあたり、菰田委員のほうがお詳しいと思います。

【浅見委員】 よろしいですか。

【櫻内理事】 日本以外の国でも首都しか話はされていないということで、私どもいろいろ、例えば関西国際空港のプロモーションに海外に出掛けるというときに実感いたします。東京のことは御存じではありますけれども、関西と言った途端、関西というのは何なのかというところの説明からしなきゃいけないということがありますので、先ほど、国、出先機関のネーミングの問題もございましたけれども、そこのところはよく認識して、海外に向けてプロモーションしていく必要があるかなと思っております。

ということが一つと、規制緩和の観点ですが、北ヤードの一例ということでございましたのですが、1期、2期とありますけれども、全体が環境というところでキーワードがあますので、環境の名にふさわしいテナントを、特にナレッジキャピタル1期ですが、集めてくるといいますか、2013年春に向けて整備していくという必要があるかなと思っております。

【浅見委員】 お願いします。

【赤木企画部長】 名古屋ブランドの話はご指摘のとおりでございます。そういった危機感もありまして、やはりグレーター・ナゴヤということを立て上げたということがあります。例えば、企業のIR活動なんかを見ましても、東京へ行ってIRをするというのは、当地域にあります企業でもごくごく当たり前の話でありますし、そういった意味で街としての名古屋というところの情報発信機能が不足しているというのは否めないです。事実だと思っています。これはいろいろな意味で課題として認識して、行政とも一体となってやっていかなければいけないと思っております。

それから、規制緩和の話につきましては、私も同意見でございまして、やはり規制は緩和していくべきと思っております。確かに一時的に空室率は名古屋でも名古屋駅を中心に非常に多くの新築物件の供給がありまして、空室率は上がりました。その中で、昨今の経済状況の中で空室率の改善率はどうなっているかと申しますと、少しずつではありますがありますけれども、改善しております。やはりその中で見てみると、既築と新築ということでああいったデータは分かれていますけれども、新築の空室率というのはだんだん下がってきていまして、既築の、例えば海外の投資家さんだとか進出企業だとかのニーズにビルインフラが伴っていないような既築のビルは空室率が高まっていると。また、そういったと

ころのオーナーさんも危機感を持ってビルの建て替えだとかを検討しておられたりするというのが水面下で起きていますので、やはり街を変えていく、少しでも機能を高めていくためには、緩和することで競争社会に置かれるというのはやはり大切な話ではないかなと認識しております。一時的な需給のミスマッチは起きていると思っています。

【菰田委員】 菰田です。今日のご説明ありがとうございました。今日高木委員がおっしゃられたことは、私も痛感をいたしておりまして、家田先生がおっしゃった関西圏、中部圏に危機感がというお話がありましたが、本当に危機感を持たなければいけないのは首都圏じゃないかと。国際競争力という観点で言うとそういうことなんじゃないかなと思っています。

ちょっと高木委員のお話で規制緩和、逆に需要のない床をつくってしまうというお話もございましたけれども、家田先生のおっしゃる、いわゆる民間資金を導入するためには多少のインセンティブと申しますか、規制緩和がないとなかなか民間の資金、海外の投資家も含めて入ってこないということがございますのですが、これは需要のない床をつくってしまうと逆効果になるということなので、こういった床を増やすという規制緩和とあわせて、需要を創出する規制緩和もあわせてやらなければいけないということだと思います。

そういう意味では、海外の投資家が出てきやすいような、税制の優遇でありますとか、それからいろいろな産業が入ってきやすいような、例えば医療に関する規制でありますとか、入国に関するビザの緩和とか、いろいろな規制緩和があるのだと思うのですが、需要を喚起する規制緩和もあわせてやることによって、そういったことが解決するんじゃないかなと思っています。以上です。

【浅見委員】 どうもありがとうございます。

【進士委員】 経団連の2ページですが、今、高木委員がおっしゃったことも含めて、ちょっと言っておきたいと思っていることがあります。経済的には、あるいは投資家から言うところの強み、弱みは正しいんですね。

【高木委員】 強みも比較的過去の話。

【進士委員】 そうですか。今回の名古屋でのCOP10のにぎわいを見ると、経団連も委員会をつくってくださって頑張ってくださいから、環境問題にも敏感になってきたというのは分かります。だけど、大都市戦略になると環境関連は、いわゆる理学部的な、生物多様性とかそういうものだけに限定してとらえておられる。さっき古都法という話をしましたが、関西の全体的価値は歴史的風土ですよ。日本は、2,000年の歴史が

あり、どんな田舎に行ってもいろいろな歴史文化が残っていて、それが全体として魅力になっている。

私が言いたいのは、経済の方っていうのは全然入れないのかと。例えば、今、明治神宮の森を訪ねる数を見ると、外国人がすごい。だから、私はその実態をデータとして押さえられないか、事務局にお願いしたい。ビジネスが主目的で来日しても、ワンセットで観光もやっていることをです。その観光もテーマパークに行くんじゃない。日本の2,000年の歴史や自然の環境の良さを見に行く。そういう環境（地）を保全活用できるようサポートしないといけないんです。

私は、関西に行って、切符を買うのに苦労する。東京のSuicaが使えないし、鉄道網が分からないからです。そういう文明的なものはみんな揃えたほうが外国人には便利じゃないかと思います。ハードな戦略以前に、鉄道の相互乗り入れなどそういうソフト施策を実行すべきだと思うのでお願いしておきたい。都市戦略を考えるとき、ビジネス行動に限定して捉えては駄目でしょう。ヒューマンビヘービア、人間の行動はトータルなわけですからビジネス目的で日本に来た外国人が、ビジネス以外のことを何日、何回やっているかというデータを、観光庁もできたのだし、ぜひデータを出していただき、経済界の皆さんも、そこまで環境保全、緑地保全のことを考慮して考えた強み・弱みを結論すべきではないかと。

私はランドスケープが専門だからどうしても思います。

【浅見委員】 どうもありがとうございます。

あと、ほかよろしいでしょうか。どうぞ。

【松下委員】 今回の進士先生のおっしゃることもそのとおりだと思うのですが、関西の経済界の一員として申し上げさせていただきますと、決して関西の歴史遺産、観光資産というものを考えていないわけではございません。それをうまく活用してやっていこうということで、きょうのプレゼンの資料にはその辺がちょっと薄かったのも、そういう印象をお持ちになったかと思いますが、我々はそういう関西の文化遺産、歴史遺産に非常に誇りを思っておりますし、それをうまく活用していきたいという気持ちは十分ございますので、それだけはぜひご理解いただきたいと思っております。

【根本産業政策本部長】 もしよろしければ。

【浅見委員】 はい、どうぞ。

【根本産業政策本部長】 ご指摘の点につきまして、経団連としての取り組みだけ申し

上げさせていただきたいと思います。

60ほど委員会がございますけれども、その中の重要な委員会の一つとして観光を取り上げております。昨年、訪日観光客が700万人を割ってしまうような状況ではありましたが、今後、政府が示している目標に向かってともに努力をさせていただく。そのためにどういうことをしたらよいかということにつきましても、経団連としても相当程度具体的な取り組みをしております。

加えまして、ご指摘のありました歴史、文化にも目を向けよという点につきましては、私どもも非常に重要だと思っております。都市計画等で指定されている用途がなし崩し的に変更されていくことについて、むしろ、危機感を持っております。市街化調整区域につきましても、虫食いのようにどんどん開発して、開発が先行した後で用途の変更が行われることが本当にいいのだろうか、経済界としても強い懸念を持っていることを申し上げさせていただきたいと思います。以上でございます。

【浅見委員】 はい。じゃあ、短く。

【家田委員】 今のお話は少しほっとするところがありますけれども、ちょっと申し上げたいのは、今日お話があったのは、僕は危機感が重要だと思うので、首都圏が今日に来ていないから言わなかったただけで、大都市圏の危機感ありますよね。その中で経済界でぜひやってもらいたいんだけど、今お話があったとおり、例えば日本の市街化調整区域に行って、何があるかっていったら、産廃業者が勝手に捨てているようなものがあったりね、あれ、みんな産業ですよ。経済界ですよ。つまり、経済界は今のような問題に対してあたかも他人事のようにきちんとした規制をしてほしいだの何だのと言っている状況じゃなくて、実は産業界自身が経済団体自身がそういうすそ野のボトムのところの経済活動に伴って、どんなふうに国土がおかしくなっている面があるか、そこに対しても経済界としては手を打つよというようなことを言うのが僕は責務だと思うんですけど。それは別にお答えは要らないので一言申し上げました。

【根本産業政策本部長】 今の産廃のお話につきましては、むしろ松下先生からお話をいただいたほうがいいかもしれませんが、大企業は、マニフェストの仕組みを通じて、すべて管理を行っている現状にあります。不法投棄の問題につきましても、相当程度基金を出えんしながら、過去長きにわたって協力をしてきております。本来、行政の責任である部分につきましても、産業界として社会貢献の観点から協力して対応していることを申し上げさせていただきました。

【浅見委員】 いいですか、家田先生。

【家田委員】 ええ、もちろん。

【浅見委員】 そろそろ時間が来ているのですが、よろしいでしょうか。

それでは、本日の議題に関しましては以上とさせていただきます。これもちまして第4回大都市圏戦略検討グループを終了したいと思います。本日はご熱心なご議論を賜りましてありがとうございました。終わりに当たりまして事務局から連絡事項があればお願いいたします。

【木村大都市圏制度企画室長】 最後の資料5をご覧いただきたいと思います。今後のスケジュールでございますが、本日、第4回目でございます。連日になりまして大変恐縮ですが、あした、11月5日、10時から第5回目の開催を予定しております。第5回目は論点整理ということでございますので、本日のご議論を踏まえて論点の整理をさせていただきます。資料は本日午後には、大変遅くなって恐縮ですが、メール等でお送りいたすようにしたいと思っております。

次回第6回は11月18日を予定しておりますけれども、第6回で報告素案の審議を開始したいと思っております。

以上でございます。

なお、本日の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。

【浅見委員】 どうもありがとうございました。

— 了 —