

国土政策検討委員会 第2回大都市圏戦略検討グループ

平成22年10月21日

【小玉課長補佐】 それでは、定刻になりましたので、ただいまから第2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たいと思います。

初めに、座席表、議事次第とございまして、資料1「国土政策検討委員会委員名簿」、資料2「東京都提出資料」、資料3「千葉県提出資料」、資料4「大阪府提出資料」、資料5「京都府提出資料」、資料6「愛知県提出資料」、資料7「今後のスケジュール（案）」、参考資料1「大都市圏の機能の推移」、最後に参考資料2として「大都市圏戦略検討グループ（第1回）議事概要」となっております。あと、委員の方々のところには、それとあわせて「京都府の高速道路」というパンフレットを配付させていただいております。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2の「議事概要」ですが、こちらは当日の議事の速報版として事務局で作成して、ホームページで既に公表させていただいているものになります。もし、こちらにつきまして、修正等ございます場合には、後ほど事務局の方までお申しつけいただければと思います。

続きまして、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すようお願いいたします。

続きまして、今回は第2回目の開催ですので、前回ご欠席された委員の方々を座席順にご紹介させていただきます。

菰田正信委員でございます。

【菰田委員】 菰田でございます。

【小玉課長補佐】 西村幸夫委員でございます。

【西村委員】 西村です。

【小玉課長補佐】 また、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名の方々にもご出席いただいておりますので順番にご紹介をさせていただきます。

東京都都市整備局理事、安井順一様でございます。

【安井理事】 安井です。よろしくお願いいたします。

【小玉課長補佐】 千葉県総合企画部次長、大竹秀幸様でございます。

【大竹次長】 大竹でございます。よろしくお願いいたします。

【小玉課長補佐】 大阪府政策企画部長、幸田武史様でございます。

【幸田部長】 幸田でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【小玉課長補佐】 京都府政策企画部長、井上元様でございます。

【井上部長】 井上でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【小玉課長補佐】 愛知県知事政策局長、中西肇様でございます。

【中西局長】 中西でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【小玉課長補佐】 また、まだお見えではありませんが、家田委員が本日もご出席の予定です。電車が遅れているということで遅刻されるという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思います。浅見委員、よろしくお願いいたします。

【浅見委員】 おはようございます。

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らんください。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。

なお、第1の議題に入ります前に前回の検討グループで皆様からご指摘のあった事項につきまして、事務局で補足資料を用意しておりますので、これにつきまして事務局よりご説明をお願いいたします。

【木村大都市圏制度企画室長】 今回はヒアリングがメインテーマでございますので、簡単に前回ご指摘いただいた事項について参考資料1でご説明致します。

前回の検討グループで、特にデータ面について公共投資あるいは民間投資についてのタイムシリーズデータを整理してはどうかというご指摘をいただきましたので、その部分についてのみですが、今回資料を用意させていただきます。

参考資料の1ページから簡単にご説明をさせていただきます。まず、民間投資のデータ

でございますけれども、これは県民経済計算をベースに民間固定資本形成を、大都市圏と地方圏の比率を昭和30年から経年変化で示したグラフでございます。大都市圏が一番上の紫色の折れ線になっておりますけれども、全体的な傾向としては、昭和30年代の高度成長期に山がございまして、昭和40年代の後半の景気後退期については、3大都市圏が若干下がり、地方圏が上がりということで、3大都市圏と地方圏が拮抗する形が数年、この景気後退期続いておりまして、バブル期には若干大都市圏の山があり、近年、至っては徐々に差が開きつつあるという傾向が出ております。あと大都市圏の中で見ますと、特に名古屋圏が、平成10年代後半以降、民間投資が比率的に伸びているということでございます。

次の2ページ目が同じ民間固定資本形成でございますが、実質値をそのままプロットしたものでございます。一部データが未公表の部分がありますので、補足した部分、あるいは欠落している部分がございますけれども、大体の傾向はごらんいただけるかと思えます。これも紫色の線が3大都市圏でございます。昭和48年に1つ山がございまして、これはオイルショックに至るまでの高度成長期の山が1つ。あともう一つは、いわゆるバブルの時代、昭和60年代後半から平成元年にかけての1つの山。あと最近、平成17、8年に至る1つの山ということで、各大都市圏別に見ても大体ほぼ同じ傾向を示しているということがこのグラフでおわかりになると思えます。

続きまして3ページでございますが、これは公的固定資本形成の圏域別の比率でございます。これは同じように、3大都市圏が紫色でございますけれども、高度成長期の1つの緩やかな山とあとはバブル後、平成に入ってからからの時期でございますけれども、1つの山と、緩やかな山が2つあるということが見ていただけるかと思えます。

続きまして、4ページが同じように実質ベースで公的固定資本形成をプロットしたグラフでございます。これも民間の固定資本形成とほぼ同じ傾向を示しておりますけれども、昭和48年、昭和40年代後半に至るまでの山と、あと平成5年から7年にかけての山。すべての大都市圏についてほぼ同じ傾向が見られるということでございます。

最後に5ページでございますけれども、これは行政投資実績という統計で示したグラフです。これは、例えば地方の公社が県民経済計算のほうでは含まれているけれども、こちらには含まれていないとか、下に少し注意書きがありますけれども、緑資源機構でありますとか都市再生機構、一部の独法は含まれておりますが、それ以外は含まれていないとか、県民経済計算とは若干統計整理上の違いがございます。さらに、行政投資実績には用地費、

補償費などが含まれているという、取り扱いの違いもございます。こちらのデータも公的固定資本形成と同じように高度成長期の3大都市圏の1つの緩やかな山と、あと平成に入ってから3大都市圏の1つの山という傾向が見てとれるということでございます。

簡単ではございますが、資料の説明は以上でございます。

**【浅見委員】** はい、ありがとうございました。ただいまの事務局のご説明につきまして、何かご質問ございますでしょうか。よろしいですか。もし何かご意見がある場合には、議題2の意見交換の場であわせてしていただければと思います。

それでは、第1の議題の関係者からのヒアリングに移ります。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、東京都の安井様、千葉県の大竹様、大阪府の幸田様、京都府の井上様、愛知県の中西様の順にお一人様当たり10分程度でお願いしたいと思います。

それでは、早速ですけれども東京都安井様、よろしくお願いたします。

**【安井理事】** 東京都の航空政策担当理事の安井でございます。恐縮ですが、座って説明させていただきます。

お手元に大都市圏戦略検討グループ東京都ヒアリング資料というものがございますので、お手元にお取りください。

1枚めくっていただきまして目次でございますけれども、この委員会の趣旨に沿いまして、3つの事柄でこれからご説明したいと思います。最初は大都市圏の成長・発展のための方策ということで、都が掲げている将来像であるとか、具体的に重要だと思われるプロジェクトについてご説明いたします。2点目が、広域調整が必要な課題ということで、これは東京都の中のみならず、より広域の圏域で必要な課題についてご説明いたします。3点目は、この戦略に求められる機能・役割について、都の考え方をご説明したいと思います。

1枚めくっていただきたいと思います。最初に、大都市圏の成長・発展のための方策でございますが、都は広域的な都市構造として、東京だけではなくて、東京のすそ野に広がります圏域に3,400万人の人口が居住しているということ、またそこに様々な機能が立地しているということ、こういったところと連携をとりながら活発な都市活動を展開しているという前提で、広域的な都市構造を十分意識しながら都市整備を進めてきてございま

す。その具体的なものが左下の「環状メガロポリス構造」というものでございまして、これは10年ほど前に「東京構想2000」というところで発表いたしました。これは単に業務機能だけでなく、多様な機能の集積を生かしながら圏域が一体となって機能を発揮するということを目指した都市構造でございます。

次のページをお願いいたします。このような広域的な都市構造を意識しながら、東京都の内部でどのように国際競争力に資するような拠点のつくり込みをやっていくかという点で、都市づくりのビジョンというものも平成13年に示して、平成21年に改定したわけでございますけれども、そのキーワードが「世界の範となる魅力とにぎわいを備えた「環境先進都市東京」の創造」ということございまして、都は業務機能を一旦分散したものを戻すだけでなく、やはり拠点のつくり込みが重要であると。それは環境、緑、景観という点を一層重視しなくてはいけないということでやってきてございます。このような理念のもとに6つの目標と7つの基本戦略ということでございまして、本委員会の関係でございますと、6つの目標のうちでは、2番目の地球環境との共生であるとか、3番目の緑・水辺に囲まれた都市空間の再生ということを言っていないと、やはり国際競争力というものが高まっていかないだろうと思っております。その具体的な戦略として、これから具体的に後の資料でご説明しますが、7つの戦略ということで、主に上から5つのもの、広域交通インフラ、それから経済活力を高める拠点の形成、低炭素型都市への転換、水と緑のネットワーク形成、美しい都市空間の創出、こういったことが国際競争力の強化に不可欠だと考えてございます。

次のページをお願いいたします。このような理念のもとに具体的な都市像ということで、都市づくりビジョンでは、先ほどご説明したような、左側上でございます、広域的な都市構造を明示するとともに、その下に身近な圏域と書いてございますけれども、拠点性を高めていくためにこれまで外縁的に広がってきた市街地をよりコンパクトにしていこうということで、その下4つ箇条書きしてございますけれども、都心では環境と経済活力の両立といった拠点、それからその周辺ではセンター・コアの機能を高める副都心、新拠点などの形成、それから多摩でも、自立できるような都市圏の形成、また、より身近な圏域では、駅などを中心に生活機能を共有できるコンパクトな市街地をつくっていくということで、各地域についての地域像を示しているところでございます。

次のページをお願いいたします。このような特に重要なプロジェクトということの1つ目は、広域交通インフラの整備と考えてございます。これは主に国の計画にしっかりと位

置づけて、国が責任を持って整備すべきプロジェクトだ、ということを考えてございまして、その中では、先ほどお話ししました広域交通インフラは、環状メガロポリス構造を形成していくように環状道路、それから港湾、空港についての整備の必要性が重要だと考えてございます。

次のページをお願いします。少し個別の話に入りますが空港ということで、これも東京都は自治体の枠を超えて無利子貸付をやって羽田の国際化、今日は国際化が具体的に供用になるわけでございますけれども、これも都だけでなく、やはり首都圏全体の競争力を高めるという趣旨で進めてきたわけでございます。

次のページが港湾でございます。3港連携ということで、非常に危機的な状況であると。アジアの基幹港湾と比べると危機的な状況にあるということで、ぜひ効率化を進めなければいけないということでございます。

このような広域インフラに加えまして、次の7ページでございますけれども、具体的に東京の市街地のつくり込みということでありまして、国際競争力を高めるための拠点の強化をしていかななくてはならないと。そのことですが、そこには都市再生緊急整備地域の位置づけと、それからそこでどのようなものがどのような状況で進んできたかということがございますが、一方今後は、今内閣府のほうで都市再生整備の基本方針の改定の作業が進められてございますけれども、ここに示されているエリアだけではなくて、例えば日比谷であるとか品川なども、これから拠点性を高めていくための整備が必要だと考えてございます。

次のページをお願いします。具体的に申しますと、1点目は国際的なビジネスセンターの機能の強化ということで、例えば大手町の都市再生では国際カンファレンスセンターの整備、それから六本木のミッドタウンでは国際ホテルだとか外国人対応のできるような医療機能の整備を都市再開発制度の許可権限とリンクして導入してもらうようなことをやってございます。

次のページでございます。9ページは、先ほど業務機能だけで国際競争力は高まらないというお話を申し上げましたが、これは丸の内の例でございまして、かつては土日になると人通りが少なくなるようなところであっても、右側の棒グラフにございますように、商業系の用途を積極的に都市再生の中に入れ込みましてにぎわいをつくる。それから景観的にも風格ある形成をする。過去の三菱の歴史的建造物を再現すると。このような取り組みをやっております。これが重要だと考えてございます。それから副都心では、渋谷、品川

あたりがこれから重要になってくるであろうと。

それから次のページでございます。具体的なプロジェクトにあわせて、先ほど環境、景観、緑が重要だと申し上げましたが、これは一例でございます。六本木のミッドタウンでは、左下でございますようなオフィス、ホテル、商業、文化施設などの多様な機能があるわけでございますけれども、これを集約化することによってエネルギーの利用効率を平準化いたしまして10%のCO<sub>2</sub>を削減するというをやっております。

次のページ、12ページでございますけれども、大手町のようなところであっても右下に、これは丸の内の仲通りでございますけれども、都市再生にあわせまして約4,000平方メートル近い緑をつくるというようなことをやっております。地表面の温度を1.7度下げるといふ取り組みをしております。

次は景観の問題でございます。やはり国際競争力の中で都市の魅力ということでありまして、例えばここは象徴的に皇居の周辺を示してございますけれども、ここではさまざまな分野からの学識経験者の方々の意見を聞きながらプロジェクトを協議型で進めていくということをやっております。後ほど広域調整のことで申し上げますと、ここでは千代田、新宿、それから港、文京、中央と5つの区にまたがります。こういったことをやはり広域の意識を持ちながら進めていかないといけない。

2番目でございますけれども、広域の見地から誘導すべき景観施策ということで、そこには、風格ある首都東京を象徴するような建物を、後背地には都市計画の許認可を使って真後ろに建物が出ないような取り組みをしている例ということになります。ここも複数の区にまたがるような取り組みでございます。

次、15ページでございます。今の民主党政権では、地域主権戦略会議というものを設置いたしまして、先般、用途地域につきましても、原則市町村に移譲するんだということが打ち出されたわけでございますけれども、東京都では区部では残りましたが、多摩では市町村に移譲ということに決まっております。しかしながらここに2つ示してございます調布の基地跡地、立川基地跡地、こういったところの土地利用をうまく調整して、都市全体として、圏域全体として、必要な機能を盛り込んでいくためには、やはり広域調整というのは非常に重要であるということをお分かりいただければと思っております。

これは、次のページでは、東京の中だけでなく、1都5県にまたがる利根川水系のハッ場ダム、今非常に話題になってございますけれども、これも地方分権を進めることは大変結構でございますけれども、地方出先機関をいきなり廃止するというのではなくて、昨

日関東地方知事会で八ッ場ダムに関しましては広域連合的なものが必要なのではないかということがございました。こういった広域調整の必要性というものも、今後国で検討される法制度、計画に反映させていただければと考えてございます。

最後でございます。首都圏に対する認識ということで、今申し上げました2点、これまで具体的な事例で申し上げました。さらにその下、戦略に盛り込むべき内容、ここも今までのお話である程度触れましたが、念のためもう一回繰り返させていただきますと、1点目は、東京は首都であって、周りの圏域と連携しながら首都圏を担っているということをきちんと改めて明示してほしいということが1点目でございます。それから2点目は、特に国の責任ということが非常に重要でございますので、広域インフラについては、責任を持って整備を進めてもらうこと。それから3点目は、各地域の拠点ごとの作り込みでございますけれども、業務機能でなくて、やはりそこでは環境、景観、緑といったような魅力とにぎわいということも非常に国際競争力の強化に必要であるということでございます。最後に、やはり都道府県は都道府県なりに、また首都圏は首都圏なりの広域調整の課題というのは必ずあるはずでございます。そういったものを担保しながら、地方分権を進めていただく、といった計画をつくっていただければと考えてございます。

以上です。

**【浅見委員】** どうもありがとうございました。

それでは、続きまして千葉県大竹様、よろしく願いいたします。

**【大竹次長】** 千葉県でございます。失礼して座って説明させていただきます。

それでは、お手元に配付いたしました資料に沿ってご説明をさせていただきます。また、本日このような機会をいただきましたことについて御礼を申し上げます。よろしく願いいたします。

まず、資料の1ページ目でございますが、私ども本年の3月に総合計画を改定いたしました。「輝け！ちば元気プラン」というテーマで策定をしたところでございますが、「暮らし満足度日本一」の実現を基本理念といたしまして、10年後の千葉県の目指す姿と進むべき方向性を明らかにした基本構想編と平成22年度から24年度、3年間という期間ですが重点的に取り組むべき施策を整理した実施計画編という形で作っております。ここではその中で国際競争力の強化という視点から特に重要と位置づけております具体的なプロジェクトについて、ご紹介を申し上げたいと思います。

1ページ目の右側のほうの主な施策という点、左側のほうは基本目標等でございますの

で、ご覧いただければと思います。主な施策ということで、1つ目として国際交流と多文化の共生。かなり幅広い分野ではございますが、特に我が国に滞在するというか、いろいろな形で外国からおいでいただく方の生活環境づくりということに関しまして、やはり子弟への教育環境ということがいろいろな方から、いろいろなところから要望が強いということがございまして、企業立地等を進めるといった視点からですが、平成21年の4月に千葉市の幕張新都心地区に県、千葉市、地元経済界、私学関係者、かなり幅広い連携の中で幕張のインターナショナルスクールを開校いたしました。インターナショナルスクールもいろいろございますが、この学校は幼稚園と小学校の併設ということで国語以外の科目はすべて英語で授業が行われると。いわゆるインターナショナルスクールというものの多くは学校教育法上の各種学校ということなんです、この学校は全国で初めていわゆる学校教育法1条の1条校という扱いでございます。1条校に該当するインターナショナルスクールであるということが特徴となっております。本年9月現在で243名の園児、児童が在籍しております。

それから2つ目からなんですが、2つ目から項目のみご紹介いたしますと、1つは成田国際空港の機能拡充と。この点については、また後ほどちょっとご説明いたします。東京湾アクアラインによるポテンシャルの開花。新事業・新産業の創出と企業立地の促進。さらに成田国際空港都市。千葉市、幕張新都心、東大柏キャンパスをはじめ大学を中心とした柏・流山地区。それから木更津、君津のかずさ地区という4つの交流拠点都市というものの形成ということを努めております。それから最後に県民のくらしや物流を支える鉄道網、道路網、港湾を整備する交流基盤の強化といったことが主な施策として取り上げて展開をしているところでございます。

続きまして、資料の2ページ目をご覧ください。先ほども申し上げましたが、特に成田空港関連ということですが、成田空港につきましては、本年5月に公表されました国土交通省さんの成長戦略におきましてもアジア有数のハブ空港として抜本的な機能強化を行うものとされておるところでございます。現在、年間19万回の発着があり、世界の97都市と結ばれた首都圏の空の玄関として実績を上げているところでございます。ご案内のように、10月13日、つい先ほどですが30万回に拡大するということが国、県、成田空港会社、地元の間で合意がなされたところでございます。今後、成田空港会社におきまして、駐機場や誘導路などの整備を行うということで最速で平成26年度には30万回対応が可能となってまいります。先ほど東京都さんのほうからもございましたが、今月、羽田

空港に国際定期便が就航することになりますが、成田・羽田ということで首都圏の国際航空事業に寄与するという事になってまいります。それから、成田空港は都心から遠いということがあったわけですが、本年7月に、これもご案内のことと思いますが、成田スカイアクセスが開業いたしまして日暮里と空港間が最速36分で結ばれることとなりました。今後は東京駅と30分台、それから羽田空港と50分台といったことを目指し、国交省さんが検討されているアクセス改善にも積極的に協力してまいりたいと考えております。このほか、成田空港の機能を生かした活性化を進めると。地域の活性化を進めるということで、県と地元市、町などが連携して物流機能の高度化、企業集積の促進、各拠点とのアクセス改善などの施策を展開していくということとしております。

続きまして、大都市圏戦略に求められる機能・役割ということでございますが、3ページのほうになります。1つ目の四角の中で提言ふうに書かせていただいておりますが、何よりこの戦略を実効性のあるものにしていくということでございますが、実効性を上げるためにはそれぞれの圏域を構成する各自治体のプロジェクトや地理的、産業的特徴をどう反映させるかということが重要であるということをお願いしたいと思います。大都市圏を構成する各自治体は、現在でも地域経済の活性化、地域振興に向けて地域の特徴を生かした様々な工夫を凝らしたプロジェクトを推進しているところでございます。今回、国におかれまして、大都市圏戦略を策定される際には、やはりこれらの地域の取り組みを生かして戦略の中に反映させていただくということがまた実効性を上げるということにつながっていくものだと思っております。

そこでさらに具体的に3点を提案させていただきたいと思っております。1点目が各自治体が機能の充実を図っている拠点都市、その3ページの真ん中の内容・施策というところになります。拠点都市を中心とした都市機能の集積を図っていくということでございます。千葉県では、先ほども申し上げましたが、成田それから柏・流山、幕張新都市、かずさということで4つの拠点都市を核とした地域づくりを進めておるところでございます。

それから次、2点目としては、大都市圏戦略を推進するための基幹インフラ、先ほど東京都さんからもございましたが、やはり基幹インフラにつきましては、国が積極的に整備をしてこれを活用していくということが重要であると考えております。首都圏全体としての戦略を推進する基幹インフラについては、国が積極的に活用する方針を打ち出させていただき、整備することがこの戦略推進の牽引力となっていくということで、国と地方の役割分担についても明確になり、また公共投資のロスといったことが低減されると考えており

ます。それから3点目でございますが、上の2点と重複する部分がございますが、極めて地方の厳しい財政事情、それから人口減少社会といったことを踏まえて、効率的に戦略を推進するためには既に国際競争力を有する施設を効果的に活用していくということが重要であるということをもう一つ申し上げたいと思います。地域の持っている長所というものをどう生かしていくかと、それぞれの地域の長所をどう生かしていくかということが考えるべき点ではないかと思えます。

それからあと、3ページの一番下ですが、計画の策定プロセスといたしましては、ちょっとまだ具体的なところまでは検討していませんが、土地利用規制などの権利・義務に直接具体的な影響が生じていくということが想定されますことから、きめ細かく都道府県単位の規模で市町村や都道府県と十分に調整を図っていただくよう、お願いをしたいと思います。

それから4ページ目でございます。広域的な調整ということでございますが、1点目として、大都市圏域に隣接する地域の適切な土地利用規制に関する課題ということで、4ページの一番右側にバッファゾーンのイメージという形で提示させていただいておりますが、これは新しい戦略ということではなくて、現在の首都圏整備法におきましても顕在化しておる課題でございますが、現在の首都圏整備法ですと、ご案内のように、市街化区域、市街化調整区域ということで首都圏整備法の近郊整備地域地帯ではそうなっておりますが、一般的に市街化区域は駅周辺や人口集中地域と、それからその縁辺部と言うんでしょうか、市街化調整区域が指定されておると。そこでは原則として市街化を抑制するという規制がなされておるわけですが、特に本県の場合、他県さんでも同様かと思えますが、近郊整備地帯と隣接する外側の区域とどうしてもそこで線ができてしまいますので、外側の区域というのは大体同じような地勢的な位置にありながら市街化区域、市街化調整区域の区がないため、建築物の建築制限等が異なっておることから無秩序な開発が拡大するという、いわゆるスプロール化の問題が生じております。今回、新たな戦略を見直す過程の中で、また段階的な地域の規制というような考え方が導入していただければと思ひまして、1つバッファゾーンのイメージを提示させていただいたところでございます。

それから、資料の5ページ目、最後になりますが、国際競争力の強化に資する広域的交通基盤の強化の必要性に関する提案でございます。この辺は、今の東京都さんとも共通するところがございますが、成田空港の先ほど申し上げました年間発着枠を30万回の拡大と羽田空港の国際定期便の運航、京浜港の国際コンテナ戦略港湾としての国際的な物流機

能というものがますます強化されていくと考えられるところでございます。その物流機能を一層効率的にするためには、やはり広域的な交通基盤整備、特に首都圏3環状、圏央、外環、首都圏高速中央環状という早期整備が不可欠であると考えております。それからこれは千葉県として常にお願いをして提示させていただいておるところなんです、東京湾アクアライン、首都圏において人口、産業が集積する東京湾岸を環状につなぐ重要な交通インフラでございまして、ご存じのように、現在料金引き下げの社会実験ということで、普通車の通行料金を800円等の実験を実施しておりますが、引き下げ前と比較して、1日の平均交通量が156%増加しております。特に大型の交通量が176%に増加となっております。そういったことから、こういった物流需要、またこれが首都圏全体の環境問題、渋滞の緩和につながっていくということでございます。物流需要の高さを示す結果が出ておるところでございます。東京湾アクアラインという首都圏の重要なツールを恒久的に活用していただくために、こういう交通基盤の整備を、特にアクアライン、国策による通行料金の引き下げといったものの継続をぜひとも必要であるということをご提言させていただきたいと思っております。

以上、千葉県の意見でございます。よろしくどうぞお願いいたします。

**【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、大阪府幸田様よりお願いいたします。

**【幸田部長】** 大阪府の政策企画部長の幸田でございます。本日、どうぞよろしくお願い申し上げます。着席させていただきます。

私、ちょっとショッキングな話から話題を始めたいと思っております。今年の大阪府の法人税収ですが、ピーク時の4分の1にまで落ち込んでしまいました。その結果、大阪府も今年度の予算ベースで臨時財政対策債と地方交付税で6,300億円計上しています。これは大阪だけの話では済まされません。まさに国の新成長戦略に記載されているように、本来我が国の成長を牽引するはずの大都市が国の足を引っ張るということになりかねない状況です。アジアの諸国が国を挙げて都市の競争力向上に取り組んでいる中で、日本も国家としての都市戦略が必要という指摘は、まさにそのとおりであります。本日はせっかくの機会ですので、大阪・関西の都市圏が我が国の成長に貢献するために必要な条件とは何か、委員の皆さんと考えていきたいと思っております。

まず、お手元の資料1ページをご覧ください。税収の落ち込みをはじめ、経済全体が低迷する大阪の現状は日本の低迷の縮図と言ってもいい状況であります。

中でも2ページ目の大阪の潜在成長率の低下は象徴的であります。まさに過去数十年の大都市の活力をそぐ都市機能分散政策によって危機的な状況にある都市の姿がここにあらわれています。

3ページに移ります。これまでの、いわゆる均てん化政策でパワーをそがれた大都市が成長を牽引できなかったことこそ、日本が低迷してきた要因と考えています。しかし、交通網や情報インフラ等の既存ストックを多く有する大都市は、投資効果も高く、特に新エネ、医薬、バイオなど成長産業が集積する大阪・関西は我が国の成長エンジンとなり得る可能性を有しています。工場等制限法を廃止していただいたおかげでベイエリアが随分と元気になりました。企業はじめさまざまなアクターが活動しやすい魅力的な地域をつくる。こうした観点での大都市の再生が日本全体の貢献につながると考えています。

4ページです。大阪府ではそういう現状を打開するため、府の施策の中長期の方針となる大阪の成長戦略の策定を目指して、今まさに府議会でその素案の議論をしていただいている最中です。この戦略は、大阪の成長を阻害してきた要因を明らかにした上で、今後10年間の成長目標を掲げ、それを実現するための短期、中期の具体的な方向を明らかにするものです。法制度の改革や創設を含めて関西の多様な主体が取り組むべきことも提案しています。今日は時間の関係で説明は省略させていただきます。

少し前置きが長くなりましたが、本来の大都市圏戦略基本法に求められる視点として、少し考え方を述べていきたいと思えます。

5ページをご覧ください。まず、ここで我々が議論している大都市とは一体どのような場なのかということでもあります。大都市は行政区域を越えてさまざま機能が連たんして連携するという特性を持っています。機能が集積し、人、物、カネ、情報が交流し、富が分配される結果、イノベーションが起こって経済が成長する。これが大都市の機能であります。世界で都市間競争が激化する中で地域の強みを最大限に生かす形で大都市が機能を発揮できなければ、競争に勝ち抜けません。そのためには既存のストックの活用と常に新しい価値の創造ということが続けていくことが必要です。

6ページをごらんください。世界に目を向けますと、グローバル化が急速に進む中で各国の都市圏も競争に勝ち抜くため、さまざまな形でメガリージョンの形成を加速させています。

このような世界の潮流の中で我が国はどのような観点から大都市戦略を描く必要があるのかということではありますが、7ページをご覧ください。現状の課題としては、大きく左

の枠組みのアンダーラインを施した3点挙げていますが、これらの課題は審議会でも長年議論されてきた課題でもありますので省略をして、ここでは新たな戦略に必要な視点を3点、挙げさせていただきました。右の枠組みの中です。1点目は国家戦略の転換であります。国家戦略として、大都市圏の再生のため政策ポジションをポジティブプランニングに方針転換をして国家プロジェクトとして大都市政策にコミットするということが改めて求められています。2点目は行政区域と省庁、2つの縦割りを廃した地域経営システムであります。これには大きく意思決定方法とオペレーションの主体という2つの視点を挙げました。大阪府としては、目標設定、資源配分を一元化し、円滑に意思決定できる仕組みをつくること。オーソリティー等により、オペレーションを一元化するという2点を提案します。これについては後で詳しく説明をします。3点目はこれらの視点を踏まえた上で計画策定のためだけの法律ではなく、戦略達成のための実効性のある措置を明記した法律を制定することが必要であります。

次は対象となる大都市圏エリアの考え方です。8ページをご覧ください。競争力を高めるためには、選択と集中の観点から現在の大都市圏法制をさらに対象エリアを絞り込む必要があると考えています。その際行政区域ではなく、あくまで都市の機能に基づいてエリア設定すべきであります。政策的な区域については、企業の集積や居住地の魅力を高める近郊緑地等、目的に応じた柔軟な設定をすべきです。

次にこの大都市エリアを関西にあてはめて考えてみます。9ページの図は関西圏の都市構造を示したものであります。大阪、神戸、京都という3都市と周辺の都市群が織りなす都市構造はE U型に類似しています。E U型とは、複数の個性ある都市が緊密にネットワークされた多角型の都市であります。各都市が互いの個性を強化して、国際競争力を生み出しています。各都市が大学や企業などの拠点を持ち、それぞれ強みを有する関西にとってE U型の都市圏構築が目標になると考えています。この点は、東京を圧倒的な中心として周囲の大都市が補完的な機能を果たす首都圏とは大きく構造が異なります。その意味で大都市圏戦略に求められるのは、全国一律の都市構造を想定した枠組みではなくて地域ごとの都市構造に合わせて独自性と主体性を生かす観点であると考えています。

10ページをご覧ください。次に地域主権が進む日本で国家戦略に基づいて広域の課題を調整するという意味を考えます。具体的な事例として例えば北陸新幹線や高速道路のミッシングリンクの建設がなぜいつまでも足踏みしているのかということを考えます。この理由の1つには、地元自治体に負担金を求めているということが挙げられます。負担

金を支払う自治体にメリットがない場合、自治体の議会や自治体自身が支払いを拒否するだけで広域的に受益のある事業というものが止まってしまうということになります。これは権限、財源責任が融合化した、この国の形では広域事業がいかに困難かということをお知らせしています。システムを変える必要があると考えています。つまり、大都市圏戦略のポイントは、いかにして国家戦略と地域主権を適合させるかという点にあります。発展途上国では国が統制して広域の資源配分を最適化しますが、成熟国家にはなじみません。地域主権が進む成熟国家では、国が責任を持つべき国家プロジェクトは国が実行する一方で、地域に権限と財源を移譲した分野では、地域同士が競争しながら最適化を実現する。いわゆる途上国は国が引っ張る成長戦略、先進国は権限、財源をおろして地域に考えさせるべきというのが基本的な考え方であります。県域を越えた事業の最適化を追求すれば、いわゆる道州制のような1つの広域行政体によるガバナンスに行き着きます。しかし、厳しい都市間の国際競争の中で実現までに長期的な取り組みが必要な道州制をただ待っているわけにはいきません。我々が今できることとして、多様な主体が目標を共有して統一的なルールに基づいて資源を配分し、事業に取り組むというガバナンスのシステムを構築することが求められています。

先ほど述べた2つの提案を掘り下げて、少しご説明したいと思います。まず、意思決定の方法。11ページをご覧ください。圏域全体で異なる主体間のベクトルを合わせるには、目標となる計画の法的根拠と計画を策定し遵守するためのガバナンスを法制化することが必要です。大阪府では、一つのあり方として図のような法定協議会の設立と構成団体の導入という方式を提案します。同意した団体は団体なりの資源配分や事業執行について計画に従う義務を負う。関西では、我が国で初めて府県が広域連合をつくります。この法定協議会の受け皿としては、今年中に発足が見込まれる関西広域連合の機能を活用することも考えられます。

次に1枚めくっていただくと、事業執行の考え方を記載しています。大阪府は行政区域を越えて地域を経営する権限を有する執行機関、仮にオーソリティーと呼ばせていただきますが、こういう形を提案したいと考えています。これについても法定協議会同様、大都市圏戦略基本法の中に明示すべきであります。

以上、大都市圏戦略基本法に求められる考え方として、私どもは大きく3点申し上げました。1点目は、国家戦略と地域主権の適合。2点目は、地域経営の要であるストックの組みかえを含めた都市経営戦略との適合。3点目は、これらの推進による日本全体の発展

への貢献。そういう3つの視点であります。大都市圏戦略基本法はこういう視点から今後の日本の大都市圏政策の指針を与えるものであると考えております。

本日は、お聞き取りいただきましてありがとうございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

**【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、京都府井上様からよろしく願いいたします。

**【井上部長】** 京都府の政策企画部長の井上でございます。本日は、このような機会をいただきまして、ありがとうございます。失礼ですが、座らせていただきます。

京都府のほうからも資料を用意させていただきますが、資料に入る前に実は京都府のほうも21世紀、2000年に策定をいたしました10年間の総合計画が今年で期間満了いたしましたして、その関係でこの2年間、今後の総合計画の「明日の京都」と呼んでおりますが、検討をしまっていました。今日、資料を準備できておりませんが、この12月の議会で議決をいただいて来年からスタートするというので、その中で今後10年、20年を見据えて京都がどういう方向で行くかというのを3点にまとめております。口頭になりますが、ご紹介をさせていただきます。1点目は、府民安心の再構築ということでございます。我が国では世界のいかなる国も経験したことのないような急速な少子高齢化が進みまして、高度成長から低成長への経済社会の変化も相まって、子育てから始まり教育、雇用、医療、福祉などさまざまな分野におきまして、将来不安が顕在化をして、社会全体の閉塞感が漂っている。そういう中でだれもが自由に働くことを望む人みんなが働く機会に恵まれ、一人一人がそれぞれの個性や能力に応じて持てる力を存分に発揮できるような、そういう府民安心の再構築というのを1点目に掲げております。2点目が、これも最近、高齢者の問題なんか非常に問題になっていますけれども、地域共生の実現というのを掲げています。経済的な豊かさを求める風潮や競争とかの拡大といったようなことが続いておりますけれども、また社会の一部で、場合によっては行き過ぎた自己中心主義が蔓延をし、小家族化の進展でございますとか単独世帯の増加、それから地域コミュニティーの衰退といったような中で人々のつながりというか、人間同士のつながりが希薄化をし、社会の中で孤立感とか孤独感が広がっています。最近の高齢者の問題等も非常に問題化している中で一人一人の思いが大切にされる、人への優しい思いやりのあるような温かい暮らしに包まれるというような社会、地域共生の実現というのを2点目に掲げました。そして3点目、京都力の発揮というのを3点目に掲げています。20世紀の大量生産、大量消費、

大量廃棄の時代が終わりまして、持続可能な地球環境の実現に向けまして、量の追求から質の向上へと向かう生活革命が始まっています。こうした中で、社会を構成するすべての個人や組織、地域がこうした時代の大きな転換を受け入れ、そうした転換の発展を機会ととらえて、生き生きとした活動できる京都にしていきたいという京都力の発揮という3点を掲げたところでございます。今日はこの3点目の京都力の発揮に関連しまして、低成長時代における成長戦略の必要性ということで、世界的な、先ほど来出ていますけれども、都市間競争時代を迎え、今後日本が持続的に成長していくために国際競争力のある産業を強化することが必要だと考えております。地域の強みを生かしながら、大都市圏を中心に地域が広域的に連携をし、国際的に開かれた施策、特にアジアを重視した施策の推進が必要だと考えておりまして、この観点で今日、京都の3つの未来戦略をお話ししたいと思っております。

資料の1ページ目でございます。今日お話しする3つの戦略は、1つは京都、大阪、奈良にまたがりますけいはんな学研都市における国際戦略。それから2点目が京都市を中心とします文化、観光の国際戦略。そうして京都は実は国土軸のある京都市から100キロあまり離れた日本海側にも面しているわけでございますけれども、日本海の若狭湾を中心としました経済成長戦略。この3点についてお話をしたいと思っております。

資料の2ページをごらんください。まず最初のけいはんな学研都市国際戦略についてでございます。このけいはんな学研都市につきましては、国策として日本に2カ所だけ国に認められたサイエンスパークの1つでございますが、ここは海外の研究者のキャリアパスにもなっております情報関係のATR、それからNICT、環境のRITEをはじめとします110を超える国とか民間の研究機関が集積をしておりますし、最近では京都府立の農場、さらには今後京都大学の農場の移転も計画をされるなど、集積が加速をしている状況でございます。さらに国の競争的資金であります、例えば環境省のチャレンジ25でございますとか、経産省の次世代スマートグリッドでございますとか、知的クラスター創生事業といった競争資金も活用しながら京大ですとか奈良先端大、さらには企業等との共同研究でございますとか実証実験も展開をされています。さらにアジアに開かれた国際的な研究拠点といたしまして、中国の中関村でありますとか韓国の大徳、こういったところのサイエンスパークとの交流も進んでいるという状況がございます。そうした中で実は人口で見ますと、関西も市街地が若干まだ人口が増加をしておりますけれども、人口減少局面を迎えております。しかも人口減の予測ですと、あと5年すると減少傾向にあるというこ

とで、もう基本的に減少局面であるんですけども、この学研都市はそうした中で唯一ものすごい人口増をしております。3府県にまたがります特に京都府の関係で見ますと、精華町は前回の国調で29.9%の人口増ということで、全国町村中第1位の人口増ですし、木津町、今は木津川市と変わっておりますけれども、ここも当時は16.2%の人口増ということで、これも全国町村中6位、それからもう一つの京田辺市も7.4%の人口増ということで全国の市の中で14位ということで、この3市町がものすごい人口増というような状況もあるわけでございます。

こうした状況の中での国際戦略といたしまして、関西文化学術研究都市をアジアにおける世界のトップレベルの学術研究の先進都市にしていきたいと考えております。世界では人口の増大ですとか、水資源、食料の確保、エネルギー消費の増大、さらには地球温暖化の問題、それから急激に進展する少子高齢化など、アジアをはじめとする世界では様々な構造的な課題が直面しているわけございまして、これらの解決は世界全体の持続的発展にとって喫緊の課題となっております。そうしたことを国内外の叡智を結集いたしまして、国際社会の直面する課題解決に貢献をしていきたいと考えておりまして、具体的には複雑な課題を解決する知の融合を実現する拠点というのが必要だと思っております。複雑な課題に対応するためには、特定の学問分野のみでは不可能ございまして、環境、エネルギー、生命工学、医療、農学など理工系の知識のみならず、社会、人文系の知見まで集めた知の融合が不可欠と考えておりまして、学研には国の施設でありますし、私のしごと館という施設が今閉鎖しておりまして、これを中核施設と活用いたしまして、学研都市の3大戦略としまして、1つには環境エネルギーの産業創出。それから2点目といたしまして、健康、医療、食料、アグリ、バイオ、こういった産業創出。3点目はアジアの国際研究開発拠点。こういったものを狙っていきたいと思っております。

この学研の国際戦略は、関西における国際戦略としての共同事業と考えておりまして、関西では太陽光パネルでありますとか、2次電池の生産拠点である大阪湾ベイエリア、それから彩都、神戸市の医療産業都市、さらには関空、それから阪神港、こういった国際的な玄関口が存在するわけでありまして、既に研究都市が互いに連携をした研究、実証、産業化という川上から川下までの取り組みを進めておりますけれども、こういった関西の強みを結集し、環境それから新エネルギーのグリーンイノベーション、それからバイオ、医療関係のライフイノベーションの戦略拠点として、日本の産業競争力の強化を加速させ、日本の成長を牽引するため、大阪府さんと一緒になって、今国際戦略として進めていき

いと考えております。

次は4ページの文化・観光国際戦略でございます。京都は、世界遺産でありますとか国宝、祭り、ものづくり、それから華道、茶道、それから食文化いろいろと悠久の歴史の中で培われてきました日本の伝統文化が今なおも日々の暮らしの中で息づいております。まさに日本の伝統文化の凝縮された地ということでございます。と同時に一方先進的な観光文化の情報発信の地でもあります。クールジャパンと言われます映像、映画、それからゲーム、アニメ、漫画といったもののコンテンツ産業の発祥の地でもありますし、集積が進んでおり、体験もできる状況でございます。それから、COP3での京都議定書の採択の地であり、EVなど先端的な環境技術から日本の農村の原風景までエコツーリズムが体験をできる。さらに外国人に非常に魅力のある観光地として、洗練された都市でもあります。アメリカの大手のロコミ情報ウェブサイトの「トリップアドバイザー」というところで、魅力ある観光地ランキングのアジア部門で第1位でございますし、イギリスの人気の旅行雑誌であります『ワンダーラスト』という雑誌の満足度の高い観光地ランキングでも都市別部門の第2位という状況でございます。そうした中で京都は欧米諸国からの圧倒的な人気もあるんですけども、一方アジアからの観光客がまだ少ない状況で、今後中国をはじめとするアジアからの観光客の増大というものが予想される中で今後の京都の文化・観光戦略として、3つの方向性というのを考えております。

1つは、観光を通じた成長産業の育成ということで、観光と産業のコラボ、観光投資と新しい産業の育成が1点。それからコンベンションの推進ということで、多様なコンベンションニーズへの対応でありますとか、国際規格によるコンベンションの開催を通じて日本のイメージアップを図りたい。さらに3点目としまして、文化力など質の高い観光振興ということで、アジアからの観光客の一番の訪日動機はショッピングでありますけれども、今後はやはり日本の伝統とか文化といったものへの理解を深めてもらうような質の高い観光というものをやはり推進していきたいと考えてございます。

最後の3点目、5ページでございますけれども、日本海若狭湾経済成長戦略特区ということでございます。若狭湾に位置します京都の舞鶴港とそれから福井県の敦賀港は阪神・中部経済圏の日本海側のゲートウエーとして北東アジア地域に向けた地理的には非常に立地環境のいい場所だという状況でございます。例えば世界のハブ港であります韓国の釜山とは距離的には約600キロの距離でございます、阪神港よりも200キロ近い。時間距離にしますと約1.5日も早い距離にあります、やはり国家的な観点で十分に利活用さ

れていない。やはり国土軸の観点でも日本海側がずっとおくれたという状況だろうと  
思っております。こうした中で舞鶴国際埠頭、みずなき埠頭というものを私どもこの4月  
から供用開始をいたしました。日本海側の港湾では最大級の水深14メートルのバースで  
ございますとか、多目的の国際ターミナルといったものを有しておりますし、もともと風  
や波が少ない天然の良港ということで、昔は軍港でございましたし、今は自衛隊の基地も  
あるということで非常に天然の良港だということで、こういった中で韓国、中国との国際  
航路でございますとか、国際フェリーの誘致の展開をしております。

それから6ページ目の地図をご覧くださいたいんですけれども、2014年にはこうし  
た高速道路のネットワークが整備をされます。2014年には大阪から福井に行きます舞  
鶴若狭道が今あります北陸道と接続をします。また京都府の背骨でございます京都縦貫自  
動車道が全面開通するという事になっておりまして、この関係で日本海側の舞鶴・敦賀  
と太平洋側の大阪・愛知を結ぶいわゆる高速ネットワークの環状ルートが整備をされます。  
これによりまして、舞鶴から大阪へ現行約100分かかるところが30分短縮して70分  
へ、それから舞鶴から名古屋へ現行若狭道を通して中国、名神を通りますと210分かか  
るところが約150分、1時間短縮をされるという状況ができます。こうした中でまた5  
ページにお戻りいただきたいんですけれども、現在の太平洋側からの国土軸から離れた日  
本海側の若狭湾につきまして、そういったネットワーク整備も踏まえながら関西・東海経  
済圏の北東アジアに向けた日本海側のゲートウエーとしての物流の誘導を推進していき  
たいと思います。安定した航路確保とそれから税関とか出入国管理などの24時間化とい  
ったものを通じまして、さらに日本海側の地理的な優位性を活用した日本海物流ルートの創  
出を打ち出していきたいと思っております。

それからもう一点は、シベリアランドブリッジなど、北東アジアランドブリッジへとつ  
ながる日本海側の拠点港としての機能強化。さらには日本海側の広域防災拠点として、太  
平洋側のバックアップ機能の整備といったものを進めていきたいと思っております。やはり今ま  
で遅れてきた国策として日本海側に視点を当てていただきたいという部分でありますけれ  
ども、太平洋側に集中しておりますようなエネルギー等の資源の拠点といったものも今後  
は国家的な戦略で大陸からの天然ガスでありますとか木質ペレット等のエネルギー資源の  
輸入拠点をこういった地域に設けることで、太平洋側のバックアップ機能の整備を目指し  
ていきたいと考えております。

以上でございます。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。

それでは最後に、愛知県中西様、お願いいたします。

【中西局長】 愛知県知事政策局長の中西と申します。本日は、このような機会をいただきまして、ありがとうございます。それでは、座って説明させていただきます。

まず、1ページをごらんいただきたいと存じます。大都市圏の成長・発展のための方策について目指すべき将来像・方針等についてでございます。本県では世界的な大不況等を受けまして、本県の基本計画でございます「政策指針2010—2015」を計画期間を前倒しして、本年3月に改定いたしました。「安心、希望、そして風格ある愛知へ」を基本方針とし、安心な社会にすることを第一に掲げる一方、誰もがみずから夢に向かって挑戦できる希望あふれる社会を目指しまして、愛知が培ってきましたモノづくりの文化、世界的な産業、経済力はもとより愛知万博やCOP10の開催地にふさわしい環境面での世界貢献などにつきまして、世界の中で存在感ある地域を目指すことを志向してございます。この国際的な存在感の形成、言いかえますと国際競争力の強化に向けた具体的な政策展開といたしまして、複合型の産業構造の形成とか、また高次都市機能の集積強化による産業の確立や観光交流、芸術振興と環境本位の社会づくり、また陸海空の交通基盤整備や中部広域連携の強化であります中部広域交流圏の形成などを掲げているところでございます。

2ページをお願いいたします。中部広域交流圏の発展のイメージでございますけれども、中部圏の一体性の確立をもとに、将来のリニア中央新幹線の開通等によりまして、3大都市圏の一体性が高まることを見越しまして、その一翼を担う圏域として中部圏の国際競争力を高めていこうとするイメージでございます。

3ページをお願いいたします。政策指針を踏まえまして、本県が単独であるいは名古屋圏、中部圏の広域の連携により取り組んでおります国際競争力の強化等に向けたプロジェクトでございます。大きく分けまして「モノづくりの国際頭脳拠点の形成」、「高い文化力を誇る都市魅力づくり」、「国際競争力を支えるインフラの活用・充実」の3つの観点から取組を進めております。

順次簡単に説明させていただきます。まず、4ページをお願いしたいと存じます。順次簡単に説明させていただきます。まず、「モノづくり国際頭脳拠点の形成」に向けた取り組みでございます。ご案内のとおり、当地に集積しております自動車産業は、これまで我が国最大の基幹産業として国際競争力の象徴的な存在でありました。しかしながら、アジア新興国の台頭や、市場の変化、EV化による産業の構造変化、とりわけ昨今の円高の情勢

の中で非常に厳しい環境でございます。そこで本県では、この変化に積極的に対応するため、次世代自動車の中核研究拠点やマザー工場の立地集積を図りますとともに、関連インフラ整備を通じて普及を促進することで引き続き国際優位性を有する「世界最強の次世代自動車クラスターの構築」に向けた取り組みを地域を挙げて今進めてございまして、産学行政、共同により研究開発を行う「知の拠点」の整備も取り組んでいるところでございます。

もう一つが「アジア最大の航空宇宙産業の拠点づくり」でございます。航空機産業は、正に国力を象徴する産業でありまして、グローバル化の進展により今後ますます需要増が見込まれる産業でございます。名古屋圏では関連産業の集積のもと、ボーイング787の主翼、胴体の生産の本格化、またこの9月には国産旅客機MRJの生産が着手されまして、本県としては、JAXA等が行います研究開発のための施設整備等を進めております。航空宇宙産業は、広範な産業分野の技術の高度化を先導する産業でございます。一方で港湾や空港への隣接性が不可欠な大都市型産業とも言えるものであり、正に中部大都市圏の国際競争力確保に向けまして地球を挙げて取り組んでいるところでございます。また、「次世代自動車」、「航空宇宙」の産業拠点形成につきましては、右にございますように、「国際戦略総合特区」についても提案させていただいているところでございます。

5ページをお願いいたします。モノづくり産業の国際競争力強化に向けました国際ビジネス環境の高度化の取り組みでございますが、まずソフトな取り組みとしまして、本県地域独自の取り組みをご紹介します。県の枠を超えました名古屋経済圏の官民一体によります外国企業資本の誘致を進める「グレーター・ナゴヤ・イニシアティブ」でございます。これまでに70社の誘致を実現しているところでございます。

次に企業の国際ビジネス環境を支援する拠点整備といたしまして、3つの取り組みを簡単にご紹介させていただきます。本県、名古屋圏の玄関でございます名古屋駅周辺の業務拠点整備につきましては、次回名古屋市さんのほうから詳細な説明があると存じますが、都市再生事業を活用いたしました取り組みを進めておりまして、本県といたしましては、外国企業の進出を支援する機能も有します「愛知県産業労働センター」を昨年度整備したところでございます。また海外とのアクセス基盤といたしまして、名古屋都心に近接しております県営名古屋空港での国際ビジネス機の拠点機能強化、また中部国際空港に隣接いたしました中部臨港都市での機能集積の取り組みを進めているところでございます。

6ページをご覧いただきたいと存じます。3点目の「高い文化力を誇る都市魅力づくり」

の取り組みについてでございます。インバウンド観光の取り組みは重要でございまして、本県では信長、秀吉、家康の3英傑を生み出した昨今の武将ブームの本家本元でもございますし、また世界的なものづくりの拠点に導いた数々の産業遺産や文化の宝庫でもございます。本県では海外のビジネスパーソンの観光への誘導を図りつつ多様な観光資源を誇る中部広域が一体となって取り組みを進めているところでございます。また、大都市圏として芸術、文化の風土づくりも必要でございまして、今年度初めて、現在開催中（平成22年10月31日開幕）でございますけれども、あいちトリエンナーレの開催に取り組んでいるところでございます。またさらに緑地の保全・創出による都市魅力や居住環境の向上も大都市圏の必要条件でございまして、本県では愛知万博や現在本県にて開催中のCOP10の成果をさらに今後生かしまして、生態系ネットワークの形成に向けた全国に先駆けた新しい取り組みをはじめといたしまして、緑豊かな潤いある大都市圏の形成を図りたいと考えているところでございます。

7ページをお願いいたします。続きまして、「国際競争力を支えるインフラの活用・充実」でございます。まず我が国の国際貿易黒字の稼ぎ頭であります、伊勢湾の拡充についてでございます。このうち名古屋港につきましては、港湾施設の民営化、効率化にかなり以前から取り組んでございまして、競争力の強化に努めているところでございますが、先般の国際コンテナ戦略港湾の選定には、遺憾ながら漏れたというところでございます。伊勢湾は、コンテナ、バルク、完成車等を取り扱います総合的な港湾でございまして、我が国の国際競争力を担う港湾として、今後も引き続きいわゆる国際産業ハブ港としての確立を目指していくこととしておりまして、そのポテンシャルに応じました国の支援をいただきたいと考えているところでございます。

次に名古屋圏・中部圏の空の玄関でございます中部国際空港の拡充でございますが、中部国際空港は名古屋中心部から鉄道28分と非常に近うございまして、また国内便、国際便の乗り継ぎ利便性が高く、便利な国際拠点空港でございますが、いかんせん滑走路が1本ということでございまして、夜間メンテナンス中に滑走路が閉鎖されるということで不完全な状態でございます。また中部9県発着の貨物の8割が成田や関空を利用しており、依然として中部国際空港のポテンシャルが十分活かされていない状況にもございますので、当地域としましては利用促進に努めながら2本目滑走路の整備による完全24時間化に取り組んでいくことにしてございます。また、これらの取り組みと合わせまして高規格道路等の広域アクセスの充実についても取り組んでいるところでございます。

次に8ページをお願いしたいと存じます。こうした中での大都市圏戦略に求める機能・役割についてでございますが、まず最初に現行の大都市圏制度の検証・評価につきまして、若干触れさせていただきます。現行の中部圏開発整備法は中部圏の社会資本整備に成果をもたらしまして、本県をはじめ中部圏の今日のモノづくり拠点の形成に大きな役割を果たしていただきました。また大都市圏の中で唯一法定組織化されました中部圏開発整備地方協議会を中心に中部広域での課題とそれに向けた取組について圏域自治体間での共有と協働の深化に今まで大きく寄与してきたものと認識してございます。こうしたことによりまして、中部圏は、ここに記載のようなポテンシャルを有することができ、今後も「モノづくりの国際頭脳拠点」、また「国際観光文化立圏」として我が国の国際競争力向上に貢献できるものと自負しております。

続きまして、9ページをお願いいたします。そこで新しい大都市圏戦略についてございますが、上のほうの3つの黒丸で記載してございますが、今申し上げました現行制度の効用を踏まえまして、継続すべき内容については継続していただき、地域の成長につなげていただきたいということが1点。また各大都市圏の特性、役割は異なりますので、それぞれの特性を踏まえた柔軟な制度の設計をしていただきたいということ。更に、プランのみならず税制特例、規制緩和等の有効な制度措置によりまして、各圏域の強みを生かした主体的な取り組みを後押しする制度としていただくことが必要であると考えてございます。

総括的に申し上げますと、上の箱の二重丸にございますように、「大都市圏固有の課題への処方せんを明確にし、実効性ある戦略」としていただくことが必要なのではないかと考えているところでございます。そうした観点から「大都市圏戦略の内容・施策」といたしましては、代表例などを右下のハコに記載してございますが、これらの事項を盛り込んでいただく必要があるものと存じます。また、計画策定プロセスにつきましては、各大都市圏の実態に即した取り組みが必要となりますので、各圏域の官民連携による検討調整の場が必要であります。

そこで10ページをお願いいたします。このたびの大都市圏制度の見直しに際しまして、この8月に本県が事務局を務めております中部圏開発整備地方協議会で取りまとめました提言の概要でございます。概略を申し上げますと、大都市圏の中心部、コアエリアとコアエリア周辺地域、現行では都市整備区域に相当するエリアにつきまして、国際競争力の強化に資する機能の立地促進を図る制度としていく必要があること、また、11ページをごらんいただきたいと存じますが、大都市圏中心部の活力は圏域の様々な産業都市に支えられて

おりますので、こうした拠点都市に対して、必要な諸機能の整備を図る制度へ転換いただくことを提言させていただいたところでございます。

12ページをお願いしたいと存じます。最後に広域的調整が必要な課題ということでございますが、様々な課題の変化の中、自治体の枠を超えました広域的な課題は顕在化しておりますので、本県においても様々な分野で広域連携による取り組みを進めているところでもあります。これらの広域連携につきましては、さらには取り組みの迅速化、深化を図るとともに横断的、総合的な取り組みの強化も指向しているところでございます。13ページをお願いしたいと存じます。ここでは広域的調整が必要な課題とそれに対応した本県地域での取り組みにつきまして3つほど紹介させていただきたいと存じます。

まず1つ目でございますが、大都市圏でのIRの強化ということでございます。我が国の大都市圏のステータスが相対的に低下している中でいかにブランド価値を高めていくかが非常に重要な戦略だと考えております。当地域におきましては、先ほども触れましたが、外国企業誘致の「グレーター・ナゴヤ・イニシアティブ（GNI）」が正にそうした取り組みであるわけですが、この取組等により、モノづくりに関連して来訪される数多くのビジネスパーソンを観光面でも取り込むなど、インバウンド観光を推進する中部広域観光推進協議会と一体となって中部大都市圏ブランド確立に向け、総合的な取り組みに着手したところでございます。しかしながら、こうした取り組みにつきましては、その活動の成果が圏域内で偏在するというのもございまして、関係者の調整、合意が難しいという面もございまして、こうした問題につきまして、圏域ごとに策定される大都市圏戦略計画など、新しい制度の枠組みによりまして取り組みの円滑化が図られることを期待するものでございます。

2つ目が大都市圏における「限られた土地の高度利用と緑地等保全の両立」ということでございまして、例えば企業が国際競争に打ち勝つために研究開発施設等の整備を図ろうとした場合に、大都市圏では高い用地費に加えて開発許可手続に非常に時間的コストがかかるということで、国内での整備には結果として競争力がでてこないということがあります。一方本県では現在COP10が開催されておりますが、生物多様性の確保には連続した生息地、緑地等の自然保全が必要となってまいります。こうした2つの要請をクリアするものと致しまして、企業が開発を行う場合にそれに見合う緑地を代替地として整備する代償ミティゲーションの仕組みがございまして、本県ではその導入に向けた実証として、今現在モデル的な取り組みを進めているところでございます。産業経済の国際競争力と都

市の重要な要素となる緑地環境とあわせて実現する、まさに大都市制度としてふさわしい仕組みと考えており、代償に伴う土地利用規制に係わる規制緩和など、制度の創設を期待するものでございます。

14ページをお願いいたします。3つ目は、大都市圏内の「物流環境の利便性向上」でございまして。効率性の悪さを含め、国内の物流コストの高さが国際競争力の阻害要因と産業界からは強く指摘されているところでございまして、既存のストックを最大限活用していくという面からも、ミッシングリンクの早急な解消が求められます。国交省におかれましては、ご尽力いただいているところでございますけれども、さらに大都市圏戦略の中で明確に位置づけていただくことで、対策の一層の強化を期待するものでございます。

最後に15ページをお願いしたいと存じます。1繰り返しとなりますが、愛知県を中心とした大都市圏は、日本の貿易黒字の稼ぎ頭であり、正に我が国の国際競争力を牽引して参りました。しかしながら世界との競争の激化、アジア諸国の急速な追い上げの中で非常に大きな課題を抱えていることも事実でございまして、そうしたことから、当大都市圏のコアエリアの明確化のもとに、その連担地域を含む地域におきまして、国際競争力強化に資する機能の立地促進を図っていただきますとともに、当大都市圏中心部の国際競争力を支える産業都市等につきまして、拠点地域としての必要な諸機能を整備する制度へ転換していただくことを期待いたしまして、私からの説明とさせていただきます。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。

それでは、意見交換に移りたいと思います。ただいま5名の方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お願いします。また、議事の冒頭にございました事務局からの説明に関しましても何かご意見があれば、お願いいたします。

**【奥野委員長】** ちょっといいですか。

**【浅見委員】** どうぞ。

**【奥野委員長】** すみません、それでは、話しはじめで。特に大阪府の幸田部長さんにお伺いしたいんですが、私は名古屋に住んでいるんですが、愛知県の中西局長から話があったんですが、広域連携、広域調整の仕組み、これは各都府県強調なところなんです。中部については、中部圏開発整備法があって、中部圏開発整備地方協議会が組織されている。これは一定の成果を上げてきたと思うんです。言葉がいいかどうかは知りませんが、陳情型のものについて、かなりいろんなものを盛り込んだり、調整したりというこ

とでは成果を上げてきたと思うんです。また一方では私の知るところでは、グレーター・ナゴヤ・イニシアティブのご紹介がございましたけれども、これは愛知だけではなくて三重、浜松のほうまで入るのでしょうか、岐阜、これは海外企業の誘致が目的なんですね。そうすると自治体、市町の負担金も出てまいりますし、ベネフィットと見合うかどうかで調整が非常に難しい。自治体同士の調整ではなかなかうまくいかないというところがございまして、国の出先機関なんかの広域的な行政機関がかなり強力な仲介役を担っていらっしゃるということなんですね。大阪府の場合も非常に広域的なものから、それから大阪府の中でのそういったいろんな連携、いろんなことを今まで計画し、提案していらっしゃるって、実行していらっしゃると思うんです。そういう今までのご経験をお聞きしたいんですけども、そういう調整でのご苦勞といったようなことをお願いできますでしょうか。特に費用負担とか、そういうようになった場合の調整、国の機関の役割がどういったものか、そういったことについてお教えいただければと思うんですが。

【幸田部長】 はい、ありがとうございます。ご指名をいただきましたので、少しお答えしたいと思います。まず、私ども例えば関空というのを京都府さんたちと一緒にやりました。もともと当時の法律で言うと第1種空港でありますので、国でつくるということだったんですが、関空は地元の負担を入れてつくると。この費用負担をいわゆる関西空港の出資団体の協議会をつくって調整をしてきました。関西というのは、広域連携の非常に先進的な地域です。先ほど少しご説明しましたが、そういう伝統を発展させていわゆる広域連合をつくろうと考えています。もしよかったら資料を配らせていただけたらありがたいんですが。広域連合というのは、いわゆる自治体なんです。特別地方公共団体です。課税権はありませんけれども、議会もありますし、そういうガバナンスがききます。広域地方計画なんかもつくっていくという機能を持っています。そこでいろんな調整もしていくというふうに考えています。

資料を見ながらのほうが良いと思いますので。カラー刷りのちょっと古いパンフレットで恐縮なんですけれども、これを持ってきました。中のほうを見ていただくと、いわゆる広域連合を3つのフェーズで考えようとしています。設立当初はいわゆる広域連携、関西が今まで行ってきた広域連携の実績を踏まえて各県から持ち寄った事業を共同実施していく。いわゆる組合の機能です。第2フェーズでは、それをさらに拡充をさせ、例えば第3フェーズまでいくと国の地方支分局からの権限移譲まで含めてこれを考えていこうと。そんな形で今考えていまして、京都府さんは府議会での議決もいただいております。あと

残っているのは、私ども大阪府だけということになるんですけれども、頑張って議決を取ってこようと、今年度内に設立するという目標に向かって進んでいきたいと思っています。

【浅見委員】 ありがとうございます。ほかに何かございますでしょうか。はい、どうぞ。

【家田委員】 家田でございます。皆さんどれも大変に立派なプレゼンいただきまして、参考になったんですが、とりわけ大阪府の幸田さんからのお話は大変強い危機感を表明されていて、むしろ私は意を強くした次第でございます。と申しますのも、ここに書かれているように、ツインエンジンと言っているように、そういう機能を果たさなくては行けないし、実際ここまで責任を持って果たしてきたんだけれども、実に日本の将来にとって心配な状況にあって、これまでいろいろ伺っている中では、その辺の危機意識が甚だあまいで関西の中でのまとまり感もないし、それぞれでんでんばらばらで、例えばニアの駅1つをとっても奈良と言っていたかと思うと京都と言ってみたり、その程度のレベルの話しかあまり聞かれてこなかったんですが、今日、大阪からこのままでは話にならんと表明されて、大変に感服しました。

そういう中で、ぜひ今、奥野先生からもおっしゃったように、広域連合という形をより実効的に意味のある格好で、何かボトムアップ的に仲良くやっていますなんていうたぐいのことはもちろんやればいんだけど、そうではなくて、まとまってものを言わなくては行けないものを内部できちんと調整した上で国に言う。それぞれでんでんばらばらのことを言っているようなことではだめだというのをぜひ表明していただきたいなと思っています。その上でこのツインエンジンについて伺うんですけれども、やはり日本の人口が減っていく中で6,000万人級の人口が3大都市圏にはあって、それが新東名、名神、それから今回いろいろなターゲットに言われている2040年とか50年のオーダーで言うと、中央新幹線でおそらく結ばれてくる可能性が高いという中では、世界で全く例のない、ほんとうに続いているわけではないんだけれども、時間的には続いている経済圏です。その中でうまくすれば関西都市圏の大チャンスなんですよね。だけれども下手すると、単に吸われて終わりという最悪の事態にもなり得るし、最大のチャンスにもなり得る。それに向けての何か、まだもちろん答えはお持ちではないと思いますけれども、検討のスタートをされているのか、そんなことは全然念頭にもないような、単に都市圏と言っているメガシティと言っている程度の話なのか、その辺状況を教えていただけたらと思います。

【幸田部長】 ありがとうございます。私どものプレゼンテーションの評価をいただき感謝申し上げます。2点いただきましたので、まず関西広域連合ですけれども、関西広域連合は、先ほども申し上げましたが、いわゆる特別地方公共団体。まさにガバナンスの仕組みなんです。これまでいわゆる連携だけではできなかったことを議会も一緒になってやっていくという新しい形であります。ただ、1点だけ申し上げると、先ほども申し上げたように、広域事業を突き詰めていくと、いわゆる1つのガバナンス主体、道州制が好ましいと思うんですけれども、ここまで行くまでには随分遠い道のりがあるだろうということで、私どもの的に言うと、まず広域連合の実績を上げるということだと思っています。

2点目なんですけれども、実はいわゆる地域主権というのは、責任をとるということだと思っています。先生からのお話がありましたように、いわゆる関西というのは今関西でありますとか、阪神港でありますとか、大きな位置づけをいただいて、いよいよアジアとの競争環境を整えていって、アジアの戦略拠点に比肩できる環境ができれば十分対抗できると思っています。ただ、それには当然地域の覚悟も要と思っています。今、総合特区の提案を申し上げていますが、総合特区というのは、1国2制度であって、私どもの的に言うと、地域経営の挑戦なんです。社会実験。そういう意味で申し上げると、まさに私どもの的には、相当の覚悟を持って、例えば地方税も減免するということも提案するということが今、国にご提案申し上げている次第であります。

【家田委員】 ありがとうございます。

【浅見委員】 はい、どうぞ。

【松下委員】 今、関西広域連合の話が出ておりましたが、私も関西経済連合会の副会長として、関西経済連合会がこの広域連合に相当力を入れてここまで来たという自負を持っております。家田先生もご指摘のように、関西というのは、各府県それぞれ非常なるプライドを持っておりまして、なかなかまとまりにくいところなんですけれども、そういうことで広域連合への道のりも、もし大阪府が音頭とりしたら、まずまとまらなかったんじゃないか。関西経済連合会というような経済団体がやってきたからここまで来たのではないか。だけれども、これですんなりいくわけではなくて、まだ奈良県なんかは参加しない、見合わせるということをおっしゃっています。けれども、できるところから、またできる府県からやっていこうと、そして肝心なのは、そこで成果を上げて、不参加の府県もやっぱり参加したほうが得だなと思う、いいモデルケースをまずやっていくことが必要ではないかと私どもは思っております。その場合に、いい例をつくっていくためには、法制面で

のご支援というものも是非ほしいわけでございまして、こういった関西広域連合が法的にも、うまくいけるような法律的根拠というものを持てるような法律をぜひ立法していただきたい。そういう意味では大都市圏戦略に関する法律でそのあたりも盛り込んでいただければという思いが1つございます。

それから大都市圏戦略ということで、どの大都市圏が入るのかとっておりましたら、大体3つの大都市圏を想定していらっしゃるようで、それについては結構でございますけれども、この3大都市圏の先ほどの皆様方のプレゼンにもございましたように、それぞれの特性を生かした戦略で画一的なものではないように、もちろんしていかないといけないわけですが、その場合に首都圏については首都なのだから首都の機能を中心に、それから中部圏、関西圏については、首都ではないからそれ以外の機能でという考え方については、いかがなものかという問題意識を1つ持っております。というのは、いわゆる地震とか疾病とか危機管理の面から考えると首都圏だけに首都中枢機能、国の中枢機能を集中していると、そういうリスクが具現化したときにどうなるのだということなので、首都圏のみならず中部圏や関西圏にもそういうリスクがあったときにある程度国の中枢機能が代替できるようなことも含めた大都市圏戦略というものにしておいたほうがいいのではないかと考えております。

それから、もちろんこの3大都市圏それぞれが今度は連携できるような仕組み、それは交通で言うとリニアとか高速とか、あるいは船の便とかそういうようなことにもなるわけでございますけれども、3つそれぞれが頑張ることも必要ですが、それぞれが相携えて協力してそれぞれお互い高められるように考える戦略が必要ではないかと思っております。

それからもう一つ、大都市圏戦略を具現化していく上で、ほんとうにうまくいっているのか、いっていないのかということ判断するための指標というものを考えておいていただくことが必要ではないか。何か感じとしてうまくいっているなとか、いっていないなということではなくて、数字の上でそれが検証できるような、どういう指標がいいのか、その辺も大いに議論するべきだと思いますけれども、指標をあらかじめ設定しておいて、その指標に基づいて、これはうまくいっているなと判断する。そういう基準づくりも必要ではないかと思っております。その指標を考える上で一つ大事なことは、その3つの都市圏がそれぞれどう頑張っているかということよりも外国の大都市圏に比べてどうなのか。いわゆる国際比較が可能な指標にするべきではないか。ぜひそれをお考えいただきたいと思っております。

以上でございます。

【浅見委員】 ありがとうございます。では、どうぞ。

【原田委員】 いろいろご発表いただいてありがとうございます。重なって申しわけないんですが、大阪府の発表が一番ぴんとききました。今の話で、広域連合の枠組みの中で広域調整できること、部分的な反対はあるわけですが、ぜひ進めてほしいと、それは私も強く思います。ご発表の中で大都市圏計画法定協議会であるとか、ハイウェイオーソリテーターとか、そういう形の大都市圏の成長戦略にかかわる組織として提案があつて、しかもそこには大都市圏の戦略区域というのが比較的絞り込むという言い方でご説明があつて、それと広域連合の関係をどう考えておられるのか、そこをご質問させていただきたいと思ひます。

【幸田部長】 多分これから地域が戦略的に活動していくときには、圏域の資源配分をいかにするかということが最大のキモだと思います。いわゆる明確な戦略方針、それと明確なルール、それとそれに基づいたいわゆる資源の配分ができること。そういうことに地域はチャレンジしていかなければならないと思っています。今の委員からもお話ありましたけれども、ベクトルを合わせるということが非常に大事なんだろうと思っています。そういう意味でこういうご提案をさせていただいたんですけれども、正直言ってまだ圏域の設定とか、広域連合のシステムとかと整合というのは考えていません。これから少し考えを深めていきたいと考えております。

【浅見委員】 よろしいですか。

【原田委員】 いや、広域連合は全体いろいろな広域調整をやるということで、大都市圏戦略というか、ここでエリアを絞っておられるということは、その中で特にこの部分を成長戦略の中でやりたいと、こういう提案の中でやりたいというようなことがあつてエリアを絞られておるんだろうと思ひましたので、その辺をお聞きしたかったんですが、いかがでしょうか。

【幸田部長】 具体のタマと申し上げるよりは、いわゆるガバナンスシステムです。ガバナンスシステムですからまさに自治体がそういう新しい自治機構をつくって、そこで民主的なルールに従ってさまざまな圏域課題を解決していくということが必要なんだろうと思ひています。ですからタマとしては、これからということで、ご容赦をお願いします。

【原田委員】 わかりました。了解しました。

【浅見委員】 ありがとうございます。ほかに何かありますでしょうか。どうぞ。

【菰田委員】 今日はどうもありがとうございます。大阪府さんのご提案に私も非常に同感しているところがございまして、7ページにございますけれども、大都市圏戦略に必要な視点ということで「均霑から集中へ」ということを言っておられますけれども、私も民間会社で仕事をしておりまして、日本の大都市の国際競争力が著しく落ちているなどということを感じているわけですが、それはやはりどちらかという国内のバランスといたしますか、均てんを意識するあまりに外との競争をやや忘れているなどという感じでございます。そういう意味では「均霑から集中へ」という考え方が非常に大事な視点なのではないかと思いました。

それからもう一点、東京都さんのご提案でございますけれども、「環境先進都市東京」というのが非常によろしい視点だと思うんですけれども、やはり最近のトレンドといたしますか、環境、環境と言いますと、どうしても規制の方向に行ってしまうところがございまして、これがやはり経済成長との両立というところをやや意識しませんと、どちらかというところを経済を停滞させるというか、足を引っ張ってしまうこともあり得ますので、その辺を十分ご留意いただきたいというのが1点でございます。そういう意味では都心部の大街区化とか産官の整備みたいなものもCO<sub>2</sub>削減にはかなりの効果があるんだろうと思えますので、そういうようなこともぜひ推進していただきたいと思えます。

以上です。

【浅見委員】 はい、ありがとうございます。ほかに何かございますでしょうか。では、よろしく申し上げます。

【高木委員】 ご説明ありがとうございます。1点、ご質問をさせていただきたいのですが、これまでの大都市圏法制に対して、各皆様から関西、大阪に関しては、今回の大都市圏法制50年間変わっていないと。むしろ弊害のほうが大きかったと。それが大阪府における経済的なシェアの低下につながっているということで、大幅に変えるべきだというようなサジェスションがありました。一方で名古屋、中部のほうですが、どちらかといえばこれまでの大都市圏法制は、プラスに寄与してきていると。今後も都市開発区域を維持、拡充してほしいというような若干異なった意見が出てきているのですが、東京は、これまでの大都市圏法制に対して、メリット、デメリットですとか、あるいはどのようにお考えなのかというのも1点お伺いできたらと思えます。

それとあと、先ほど来の委員の方のご意見の中で私も数値目標というのは大賛成でございまして、やはり国際比較をできる定量的なマイルストーンとなる数値を持って進めるべ

きではないかというのがあります。

それともう一点なのですが、この3大都市圏に加えて九州圏のことをほんとうにディスカッションしなくていいのかというところがあります。さらに数値目標の中にこれまでかなりの公的な資金を地方圏に投入してきたということがデータからも明らかになってきておりまして、これからは地方圏ではなくて大都市圏になるということをコミットメントできるような政治的な背景がそもそも成立しているのかどうか。この辺が非常に大きな、来年1月に法案が提出されたときに、様々なところからご批判も出てこようかと思っておりますので、その辺のこちらサイドの論理展開、準備も必要ではないかと思っております。

1つ質問をお願いします。

**【浅見委員】** はい、じゃあお願いします。

**【安井理事】** これまでの大都市圏行政のメリット、デメリットというご質問だと思えますけれども、首都圏整備計画というものが、実効性という意味で、どれだけ意味があったのかということだと、それが十分なものかどうかは、都としては、実効性という面では少し不十分だったのではないかという気がいたします。その一方で、その制度とリンクして、今はもうなくなりましたが、都心から業務機能であるとか、それから特に大学・教育機能を出すということについては、かなり都市の活力というものをそぐというマイナス面があったのではないかと。今は都心にいろんな大学が入ってきていますし、それから大きなキャンパスを持たなくても例えば東京駅だとか日本橋だとか、そういう枢要なところに来ることによって、またビジネスマンの経済活動に役立てるような環境ができてきたということが、非常に、ある意味では、その制度がなくなったことでよかったのではないかと思っています。

私が今後気にしていることは、今後の話になりますけれども、大都市圏の再生というか、競争力を高めていくということが政府全体のいろんな都市計画の問題であるとか、それから広域的なものを解決するための仕組みであるとか、そういうことをセットで同じ方向に向いていかないとなかなかいけないなど。今と同じようなことになってしまうのではないかという気がしますので、そういった意味での計画のメリットみたいなものを期待したいと思っておるところでございます。

**【高木委員】** 追加的な質問ですが、そういたしますと、今現行ございます既成市街地、それと都市開発区域に対する考え方なんです、既成市街地はゾーンニングを含めてもう一度検討すべきかどうか。それともう一つは、都市開発区域はむしろ維持、拡充ではなく、

撤廃する方向で検討すべきか、この2点について、いかがでしょうか。

【安井理事】 既成市街地をさらに見直すということよりは、その区域をいじること自体が問題なのではなくて、どういうことの権限を担わせるかということセットで考えないといけない。今回、地域主権戦略大綱の中で、既成市街地におけるこれまで都道府県が持っていた都市計画権限みたいなものを原則市町村にゆだねるということをすると、既成市街地というのは、やはり一体的な圏域のような機能を発揮しているということがあったわけございまして、そういう議論と、つまり区域をいじることだけが別途にあるわけではなくて、そこでどういようなことを問題解決するためにその区域があるのかということで、政策区域を見直さないといけないのかと思っています。

【浅見委員】 いいですか。

【高木委員】 はい、ありがとうございます。

【浅見委員】 すみません、ちょっと大橋先生、時間的に厳しいので、先にお願ひします。

【大橋委員】 どうもありがとうございました。終了10分前に帰らないといけないものですから、先にご質問させていただきます。

今日のご説明、大変参考になりました。大体3点ぐらい共通するポイントがあったかと。1つは各都市なり地域の魅力、個性をいかに最大限引き出すかと。そのためには国と都道府県間のすみ分けというのは非常に重要で、国というのは当然ある種の制度措置等を実効性のあるものにしなければいけない。ただ他方で地方も広域の連携というのは非常に重要になってきて、その広域の連携というのは、都道府県間の連携のお話が1つと、あと市町村間とその上の地方公共団体の連携というお話も実はあったのかと思います。

2つ目のポイントとなるストックの利活用、3番目のポイントは国際化ということだと思ふんですけども、私も先ほど松下委員おっしゃったように、国際化の話というのはやや皆さんのご発表ではインパクトが弱くて、何を一体目的として国際化を目指しているのか、競争相手の顔が見えないわけです。そういう意味からも、ある種の指標なりというものを設けて、もう少し何の競争をしているのかということ具体的に考えたほうがいいのかと思います。

以上、コメントで質問のほうをもしよろしければ、千葉県さんのほうからいいですか。

【大竹次長】 ストックでしたっけ。

【大橋委員】 ストックというか、市町村の調整というお話をされていたかと思ふので

すが。

【大竹次長】 ちょっと申しわけありません、市町村との調整という……幾つかの部分で申し上げたような気はするんですが。

【大橋委員】 例えば3ページに市町村と十分調整するとかというお話が一番下のボックスに。

【大竹次長】 わかりました。すみませんでした。先ほど1つ提案の中で申し上げたんですが、4ページにバッファゾーンというイメージを申し上げたんですが、これは新しい戦略の中で既存の制度の中でもなかなか都道府県、広域的な自治体ですけれども、市町村は個々の団体でございまして、そうなってくると今の近郊整備地帯の中ですと基本的に市町村という中で線が引かれていると。そうすると中間のところといいますか、線上のところでは、一方が市街化調整区域になって、市街化調整区域でここは非常に緑のある地域になっておるんですけども、ここに非常に乱開発されてくるというところで。これはこういったところが今の制度の中でいくと当然出てくることなんですけれども、やはり一定の地域ということで考えていくと、なかなか都道府県として個々に調整するということができない。ただ、これは一方的に都道府県の権限をそこに強めようということではございませんので、まだ仕組みとして、どううまくリンクさせていくかということだろうと思いますけれども。

【浅見委員】 よろしいですか。では、お願いします。

【西村委員】 これまでの広域計画の非常に大きな問題点というのは、ビジョンは描くけれども一体だれがやるのかというところは何の仕組みもなかったところだったと思うんですね。ですからおそらくここで議論して、今後仕組みを考えていくとすれば、やはり具体的にそれを実行するような財源とか権限を持ったガバナンスの仕組みがセットであって、そのガバナンスの仕組みが深化すると、それに従ってビジョンももう少し深められると。そういうような仕組みを持つていくことが非常に重要なんじゃないかと思うんです。だから先ほど幸田さんがおっしゃったようなことがやはり一つの方向性としてあると思うんです。そこをかなりきちんと制度として議論しないと今までのような絵にかいたもちをもう一回やってしまうことになってしまうというのをほんとうに肝に銘じないといけないのではないかと思います。

それからもう一点は、数値基準の話で私も賛成なんですけれども、やや気をつけないといけないのは、数値基準はとり方によっては均てんにも行くわけです。つまり、例えば国

際空港に1時間で行けるようにしましょうみたいな数値基準を決めると、それはまさに満遍なくいろんなことをやるという話になるので、いかに地域の強みとか魅力を数値としてあらわせるかというところをかなり慎重に、そしてまたなかなか数値になりにくいものをうまく入れるような工夫というのが同時に考えていくということが非常に重要だと思うんです。おそらくはそれぞれの地域が3つの都市圏も全然個性が違うわけなので、その個性をうまく引き出すことが非常に重要なので、そういうものとして、どういう基準があり得るのかということも並行して議論していかないといけないのかなと思っています。

【浅見委員】 はい、ありがとうございます。あと私からもちょっと申し上げたいと思うんですが、1つ特に大阪府さんのご発表は、非常に明確だったように思うんですけども、やはり今、西村先生がまとめられたように、1つはやはり広域的な組織をどういうふうに実効性を持たせるかということで、ガバナンスのいろいろな権限を持った広域組織をいかにつくっていくか。おそらくもしかしたら必要かもしれないような、そういったものの組織の法定化ということで、そういったことである程度持たせるということが必要かと。今はまだ財源等の措置というのはされていないわけですが、場合によってはそういったことも広域の中でとっていくというようなことも必要かもしれないと思います。

もう一つ、あまり議論されなかったんですが、実は重要かもしれないのは、やはり配分機能をどうするか。これは単に何かあるプロジェクトをして、皆さんそれで享受しましょうということではなくて、やはりかなり戦略的に資金を投じるわけですから、投じた責任というのを何らかの形でその地域が持たなくてはいけないんだと思うんです。例えば先ほどの数値目標なんていう話がありましたが、私は均てん化のつもりで言っているわけではないんですけども、例えば1つの指標として、ほかの圏域にどれだけ貢献をしているかという指標をつくるとか、つまりそこが集中投下するというのは、なぜ集中投下するかというと、そこに投下することが最も効率的だからだと思うんです。その効率性をうまく引き出すような指標というのをぜひ示して、その中でそういった配分機能をちゃんと持たせていくということで、なぜそこに集中するのかということも国全体としても説明できるようにする。これが必要なかと思うんです。そういった意味で、例えば先ほど高木さんが九州圏はどうなんだというお話がありましたが、九州圏もつまりそのほかの3大都市圏と比較して、効率性ないしはその成長性という意味で優れている部分があれば、その部分というのは上げていくということも十分あり得るのかなと考えます。ですから、そういった議論というのは、必要なかと考えました。

1つ千葉県さんにご質問したいんですけども、バッファゾーンというのがございましたね。バッファゾーンというのがある意味では千葉県の今の仕組みというのとはできなくはないような気もするんですが、大都市圏の計画ないしは戦略として考えたときに、例えば大阪府さんのお話にあったように、広域的な組織というのがあったほうがいいのか、どうか。あるいは首都圏というの、やはり違った仕組みのほうがよさそうなのか、どうか。このあたりいかがなんでしょうか。

【大竹次長】 大変難しいご質問だと思うんですけども、千葉県の場合、近郊整備地帯でほんとうに二分されてしまう。今の現在の法制の中ですと、千葉県というの近郊整備地帯の内と外では全く、全くでもないんですけども、かなり町ごとによって違った様相があるわけです。今回のテーマというのが大都市が成長戦略を担おうということですけども、その中でやはり提言されている中で外部不経済の問題は提起されていたかと思うんですが、そういった外部不経済の問題というのをどう解決していくのかということと関連するのかなと思うんですが、それを広域連合なりとか県と市町村との中で協議等で解決していくということは、現在の仕組みの中ではなかなか難しいところがあると思います。

【浅見委員】 そうすると、どういう仕組みがよさそうなんでしょうか。

【大竹次長】 そうですね、バッファゾーンの話でいけば、ここで私どもが申し上げたのが、今のご質問のほうが現行の仕組みの中でという意味ではなかなかということかもしれないですが、それは先に申し上げたんですが、今だとそこですぱっと切れてしまうんで、例えば建築規制などの都市型の抑制型の規制を現在あるところで切るのではなくて、例えば数キロメートルとか、については、全く規制がなくなってしまう地域ではなくて、段階的な規制を導入すると。段階の置き方というところまで、具体的にイメージしているわけではないんですが、今の規制の仕方というものを徐々にグラデーション的に規制の仕方をしていくことによって、さっき写真で示しましたように、全く同じような地勢の地域なのに片方は市街化調整区域で全くできない、片方はスプロールされているということというのが、社会資本の整備といった観点から見ても、やはりこれは合理的ではない。そんなところかと思います。あまり今きちんとデータがなくて申しわけないんですが。

【浅見委員】 はい、どうもありがとうございました。

時間が来てしまったのですが、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。

これをもちまして、第2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す。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】 資料7をお配りしておりますけれども、今後のスケジュールでございます。本日、第2回目ということで、関係都府県にお越しいただいてヒアリングということでしたが、来週、10月26日の第3回目は、政令市をお呼びして、ヒアリングを行う予定をしております。さらに第4回目、11月4日を予定しておりますけれども、経済団体の方をお呼びしてヒアリング。ヒアリングのシリーズが3回ほど続くということでございます。第5回目以降は日付が書いてありますけれども、ヒアリングを受けまして、論点整理等々進めていきたいという予定で考えておりますので、ご紹介いたします。

以上です。

【小玉課長補佐】 あと補足させていただきますけれども、次回の開催通知につきましては、また後日郵送させていただきます。また、本日お配りいたしました資料につきましては、席に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す。

— 了 —