

国土政策検討委員会 第3回大都市圏戦略検討グループ

平成22年10月26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3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「委員名簿」、資料2「横浜市提出資料」、資料3「さいたま市提出資料」、資料4「大阪市提出資料」、資料5「神戸市提出資料」、資料6「名古屋市提出資料」、資料7「今後のスケジュール（案）」、最後に参考資料としまして「大都市圏戦略検討グループ（第2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、会議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、後ほど事務局のほう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。

本日ですが、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。

横浜市さんですが、薬師寺部長さんがご欠席ということで、本日、都市経営局政策部政策担当課長・鈴木和宏様にご出席いただいております。

【鈴木課長】 よろしくお願ひします。

【小玉課長補佐】 続きまして、さいたま市政策局政策企画部長・田邊成弘様でございます。

【田邊部長】 よろしくお願ひいたします。

【小玉課長補佐】 大阪市計画調整局長・北村英和様でございます。

【北村局長】 北村でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【小玉課長補佐】 神戸市企画調整局長・山本朋廣様でございます。

【山本局長】 山本です。よろしくお願いいたします。

【小玉課長補佐】 名古屋市総務局企画部長・後藤勝彦様でございます。

【後藤部長】 後藤でございます。よろしくお願いいたします。

【小玉課長補佐】 また、委員の方ですが、まだ本日お見えではありませんが、家田委員、原田委員、村木委員がご出席の予定です。

また、本日は磯部委員、大橋委員、菰田委員、進士委員、西村委員からご欠席の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】 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、この2つでございます。

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いた後、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、横浜市・鈴木様、さいたま市・田邊様、大阪市・北村様、神戸市・山本様、名古屋市・後藤様の順で、お1人様当たり10分程度でお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは、早速ですけれども、横浜市・鈴木様、よろしくお願いいたします。

【鈴木課長】 それでは、よろしくお願いいたします。横浜市の鈴木でございます。

資料のほうは、青い色のパワーポイント横づくりのものでございます。1ページ、表紙をごらんください。いただいたテーマに沿って構成しております。まず最初に、これまでの都市づくりを簡単にお話しした上で、以降、いただいたテーマに沿った構成としております。

おめくりいただいて、2ページをお開きください。横浜市のこれまでの都市づくりということで、簡単な都市構造図をつけてございます。横浜市の都市構造というのは、この中

にあります横浜都心部と、あと新幹線がとまります新横浜都心ということで、2つの都心を持っております。それを囲むように5つの副都心ということで、下に赤字で副都心、右側に4つの都市が書いてありますが、都心を囲むように5つの副都心を設定いたしまして、その下にさらに拠点性のある駅周辺ということで地域拠点、この都心、副都心、地域拠点の3層構造で都市づくりを進めてまいりました。

また、都市基盤で言いますと、鉄道も道路も環状に整備するという大きな方向性を持ってやってきたところでございます。まさに首都圏全体が環状型のネットワークを目指してきたのと同様に、横浜の中でも同じように都心を中心に環状のネットワークを構築することを目指して都市づくりに取り組んできたところでございます。

しかしながら、道路、鉄道等については、一部この構想に沿ってできたところもありますが、現時点においてもまだ骨格的な道路、鉄道がつながりきった状況には至っておりません。

おめくりください、3ページでございます。大きな2番のこれからの都市づくりでございます。現在、横浜市の中期計画、総合計画の中期的な計画をつくっております、その中で10年後ぐらいを見据えた都市構造というのを整理しておりますので、その中身を以降、5、6枚で紹介いたします。

まず、都市構造といたしましては、この絵にありますように、赤い大きな丸が2つ、都心部と新横浜、これ、先ほど説明したところと同じでございますが、2つの都心については引き続き育成していきたいという考えでございますが、既にこれまでやってきました副都心という真ん中の階層の位置づけをやめまして、都心の下はそれぞれ駅周辺ということで、等しく特性のある駅ということで、3層構想をやめて、都心とその他の駅周辺ということで2層構造に形を変えてございます。

そのほかの郊外部につきましては、市民主体の地域運営を主体に、地域力で取り組んでいきたいという方向性を打ち出しているところでございます。

4ページが主に郊外をイメージした地域構造図というのをつけております。これは、どこの都市でも言われているところでございますが、今後の人口減少社会を見据えて、特に郊外部では駅を中心にコンパクトなまちを形成していきたいという概念につきましては、横浜市でも同様に持っているところでございまして、駅周辺に主要な機能を一定程度集約しつつ、これまで形成してきました住宅団地については、地域力でその活力をカバーしていこうという概念でございます。

続きまして、5ページの図は環境関係の構造を示したものでございます。緑と水を中心に示しておりますが、緑の輪っかが緑の拠点を示しております、縦方向に連なっているのわかるかと思えます。これは、首都圏で言いますと多摩、三浦丘陵の一部を構成している緑の7大拠点というものでございます。もう一つは、右のほうの海の中に「きれいな海づくり」と縦に書いておりますが、東京湾の水質改善にも取り組んでいきたいという方向性を打ち出しております。

6ページをごらんください。こちらは、交通基盤の絵をかいております。当面、主に取り組むものを太い線で示しております、赤い線は高速道路網の整備を示しております。先ほど言いましたように、従来は環状に、丸くなるイメージを持っておったんですが、上の赤い横に伸びている矢印は臨海部と東名高速道路を結ぶ役割。下のほうにある赤い矢印は圏央道の一部を構成する道路ということで、これまでの環状というよりは、むしろ広域ネットワークを意識したようなところに力を置いております。

同じく水色が鉄道の整備を行っているところでございまして、やはり環状というよりは、東京へのアクセスを意識したような鉄道の整備を行っているということでございます。あと、紫の点線で書いてございますが、これから重要な都心インフラといたしましては、やはり都心と羽田を結ぶ機能強化をしてまいりたいということをお知らせしております。

おめくりください。次の絵は、産業構造を示した絵でございます。絵が少し複雑でございますので、左側に黒い丸ポツで言葉で書いてありますので、こちらで説明させていただきますと、1点目は、京浜臨海部の横浜サイエンスフロンティアというエリアがありまして、ここを中心にバイオ産業の集積を図っていききたい。それから、3港の連携によりましてハブポート化を進めていききたい。3点目として、横浜スマートシティプロジェクト、これは温暖化への取り組みですが、そういったことを契機とした環境産業の成長を図っていききたい。それから、羽田の国際化を踏まえた観光客の増加等に取り組んでいきたいというようなことを掲げております。

おめくりください。次、8ページでございます。首都圏の中の横浜ということで、首都圏の環状ネットワークの絵の中に横浜を落とし込んでおりますが、重要な視点として、右下にありますように羽田の国際化と3港連携したハブポート化、こういったことが首都圏の中で横浜に大きく関連する事項だという認識を示しております。

おめくりください、9ページが特区の内容でございます。先般、統合事務局のほうで募集していました総合特区につきまして、本市としても提案を行ったところでございます。

4点ほど提案しておりまして、緑色が京浜臨海部におけるライフサイエンス・環境分野の国際競争力強化ということで、これは、県、川崎と共同で環境分野の産業集積に向けた様々な支援をしてもらいたいという提案をしたところでございます。

青は、国際コンテナ港湾の推進に向けた提案でございます。赤が都心部に丸をつけておりまして、アジア・グローバルシティという名称で都心機能を集積促進するという内容でございます。オレンジが、ちょっと輪っかが消えてしまっておりますが、横浜市全域をカバーする形で、横浜スマートシティ構想ということで、温暖化対策をさまざま進めていくという内容でございます。

今、説明したことが10ページの一覧表に整理しているところでございまして、この4点のプロジェクトについて特区提案をさせていただいたところでございます。

続きまして、11ページから大きな3の大都市圏戦略に求められる機能と役割ということで、掘り下げがちょっと不十分なので、キーワード的に幾つか示しております。

まず1点目としまして、大都市圏における各地域のポテンシャルについて再検討の必要はないかという投げかけでございますが、金太郎あめと言っては失礼かもしれませんが、これまでも複数の都市に機能集積をとという形でやってまいりましたが、そこに限界が来ているのかなということで、改めて各地域のポテンシャルをまず整理する必要があるだろうということでございます。それを踏まえて、国際競争力の観点から改めて集中的に都市機能を集積するエリアの設定が必要ではないかと考えております。

例えばということで、括弧書きでこれまで取り組んできた既成市街地、ここを改めてまた注目してみて、逆に機能を集積するエリアとしてはどうかという提案でございます。エリアがちょっと広いので、場合によっては絞り込みが必要かなという認識は持っております。

3点目としまして、羽田の国際化とハブポート化、このポテンシャルを最大限に生かすという視点が大都市圏戦略の中でも重要であろうと考えております。それから、羽田の国際化を踏まえれば、成長著しいアジア諸国との連携というのが必要であると考えております。

最後、総合特区との連携ということで、横浜市の提案をご紹介いたしました。具体的な支援策の導入が不可欠と思っております。もちろん、この大都市圏戦略の中で支援策がさまざま導入されれば、それはそれということでございますが、今出ております総合特区との連携も必要だという認識でございます。

続きまして、4番の広域的な調整が必要な課題でございます。これも項目だけ列挙しております。1つ目、2つ目は、羽田、ハブポートということで繰り返しになります。3点目としては、港と背後圏を結ぶ道路ネットワークの整備が必要だと。4点目として、京浜臨海部の柔軟な土地利用の展開。5点目として、これからアジアからのインバウンドが相当来ると想定されますので、1つの都市だけでは魅力的な観光ルートが設定できないのではないかという認識のもと、新たな観光ルートの発掘が必要じゃないかと。

それから、環境面に入っていきますと、緑の広域的なネットワークですとか、農業施策の推進、東京湾の水質改善、温暖化対策、こういったことも広域調整が必要な課題だと認識しております。

最後に、大都市の権限強化と書いてありますが、これは、広域調整をするに当たり必要な課題ということで認識しております。最後の13ページに横浜市から発信しております新たな大都市制度の提案ということで、簡単に言えば、きょうは県の方がいらっしやいませんで率直に言うと、ある程度県から独立して国と対等の立場でできる政令市という位置づけをしていきたいということを訴えておまして、そうすれば、広域的な調整役も十分担っていただけるのではないかという認識でございます。

説明は以上でございます。

【浅見委員】 どうもありがとうございました。

それでは、続きましてさいたま市・田邊様、よろしく申し上げます。

【田邊部長】 それでは、さいたま市、説明させていただきます。

皆さんご存じのように、さいたま市には山も海もなく、そして、もちろん空港も港湾もないということですが、単独で国際競争力の強化を考えるには非常に難しい面もございますけれども、首都圏全体の国際競争力の強化に向けて、本市がどのように貢献できるのかという視点から、本市の可能性や取り組みを説明した後に、大都市圏戦略に求める視点について提案させていただきます。

それでは、1ページをお開きください。さいたま市の概要でございますが、さいたま市は都心から20～30キロメートル圏の北関東、東北地方及び上信越地方から首都圏への玄関口に位置し、現在は東北・上越など新幹線5路線をはじめ、JR各線や私鉄線が結節する東日本の交通の要衝となっております。首都圏有数のターミナル駅である大宮駅は、東京駅、新宿駅とも30分程度で直結し、成田空港や仙台、新潟にも70分～90分圏内の位置にございます。また、東北自動車道など高速道路の利便性にもすぐれ、首都圏と北

関東、東北地方、上信越地方との連携、交流に有利な条件を備えております。

平成13年5月に旧浦和、大宮、与野の3市合併により誕生したさいたま市は、平成15年4月に全国13番目の政令指定都市へと移行しました。また、平成17年4月には旧岩槻市との合併を果たし、現在は総面積が217.49平方キロメートル、人口約123万の全国10番目の都市となっております。

次のページをお願いいたします。土地の現況ということでございます。鉄道利便性の高い地域を中心に形成されたコンパクトな市街地となっております。中央部には平地的大規模緑地空間である見沼田園——赤い枠で囲ってあるところでございます——があり、市内西部を流れる荒川周辺は近郊緑地保全区域に指定されております。この2つの緑地は、「首都圏の都市環境インフラのグランドデザイン」でも保全すべき自然環境として位置づけられているところでございます。また、地震、台風などの災害リスクが低く、バックアップオフィスやデータセンターなどの立地に適しているとも伺っております。

次のページをお願いいたします。以上のような特徴を踏まえ、本市の「総合振興計画基本構想」では、さいたま市の将来都市像を次のとおり定め、その実現を目指しております。

「多彩な都市活動が展開される東日本の交流拠点都市」、「見沼の緑と荒川の水に象徴される環境共生都市」、「若い力の育つゆとりある生活文化都市」ということでございます。

次のページをお願いいたします。東日本の交流拠点都市としましては、本市の都市構造は、東京を中心とする首都圏の全体的な都市構造の中でとらえる必要があり、広域的な視点からは、本市を貫く首都圏の放射方向の軸を中央都市軸、環状方向の軸を交流・連携軸と位置づけております。南北方向の中央都市軸では、軸上の都市機能の高度化を進め、本市と東京都心部、本市と北関東、東北地方、上信越地方との連携を強化するとしております。東西方向の交流・連携軸は、今後積極的に形成を図るべき軸であり、広域的には東京都心部から環状方向に位置する業務核都市などとの連携を促進する機能を有し、中央都市軸との相乗効果によって東京中心部からの機能分散の受け皿として都市機能の集積と機能の高度化を誘導する役割を担っております。本市では、この2つの都市軸の機能性の向上により、多極連携型の都市構造の実現を目指しております。

次のページをお願いいたします。業務核都市として首都機能の一翼を担うべき大宮駅周辺、さいたま新都心周辺地区並びに浦和駅周辺地区を本市の2つの都心と位置づけるとともに、多極連携型の都市構造の実現に向けて4地区を副都心として位置づけております。

次のページをお願いいたします。本市では、業務核都市の整備に向けた取り組みを進め

ており、特にさいたま新都心地区では、平成12年に市の中央部に位置する旧国鉄大宮操車場跡地に、主に関東甲信越地方を所管する国の18機関が移転、続いてさいたまスーパーアリーナなどがオープンし、広域的な行政機能や高次の業務、商業、文化機能の集積が進んで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。本市の産業構造の特徴としては、交通利便性や人材の集積など、都市としてのインフラが充実、特に光学機器・レンズ製造業、医薬品製造業の出荷額は政令市で1位や2位となっているなど、国内トップレベルの産業も集積しております。

拠点都市の役割としては、既存の都市ポテンシャルを最大限に生かした取り組みのほか、次世代をにらんだ新たな成長産業の創出を先進的に行い、広域化することも大変重要であり、例えば新成長戦略に掲げられました革新的新薬・医療機器等の開発、実用化を新たなビジネスチャンスととらえ、本市にある豊富な医薬品・医療機器関連資源や、県内の医療機器生産金額が全国5位にあることから、広域的な視点からそれらを生かした「産の技術」と大学の「学の頭脳」との知のマッチングを図り、「医療ベンチャー・ラボ」などを構築するなど、良質な次世代医療機器の研究・開発も有効な施策となると考えております。

次のページをお願いいたします。次に、大都市圏戦略で重視するとされている視点に沿って、微力ながら本市で取り組み始めている施策について紹介してまいります。

1、クリエイティブな人材や企業にとっての魅力を高め、人材や投資を誘引するための戦略的な拠点の形成。2、老朽化したインフラが成長の制約要因とならないよう、インフラの戦略的な維持更新。3、地球環境と生活環境に配慮した最先端の都市に向けた広域的な緑地の保全・形成。4、環境未来都市に関する取り組みでございます。

次ページは、これらの取り組みが示されるエリアをあらわしております。

各施策について順次ご説明をしてまいります。次のページをお願いいたします。「大宮駅周辺地域戦略ビジョン」でございしますが、左上の図は、東日本におけるさいたま市、特に大宮駅周辺地域の位置づけを示したもので、東京中心部を起点とする放射方向の軸に加え、環状方向に位置する業務核都市の横浜、川崎、立川、八王子、千葉などとの連携軸も意識したものです。

さらに、このような都市軸を念頭に置いて、東京中心部や成田・羽田空港、京浜港などを通じて、東海、関西方面や北米方面等へとつながるルートのほか、東日本の交流拠点都市として北関東や東北、北海道地方、上信越、北陸地方と連携し、さらには新潟という日

本海側のゲートウェイを介して、環日本海、ユーラシア諸国へとつながるルートも視野に入れたものとしております。このような首都圏や東日本における広域的な役割を果たしていくため、今年5月に「大宮駅周辺地域戦略ビジョン」を策定したところでございます。

次のページをお願いいたします。地下鉄7号線延伸促進事業ですが、これは、運輸政策審議会第18号答申で、浦和美園から蓮田までの延伸が位置づけられ、そのうち浦和美園から岩槻までを先行的に整備しようとするものでございます。

埼玉高速鉄道線、東京メトロ南北線及び東急目黒線は、相互直通運転を行っていることから、延伸によって乗換えなしで移動が可能、交通利便性が向上いたします。また、さいたま市東部と東京、横浜がつながるため、首都圏の連携促進に資するものと考えております。

また、延伸線の中に駅を設置し、周辺の開発を行うことを検討しており、人口減少の局面を踏まえると、駅周辺のまちづくりも新たな工夫が必要となることから、住宅系の開発のみならず、新たな産業集積拠点の可能性も検討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。インフラの戦略的な維持更新として、本市でも老朽化したインフラの維持更新は非常に大きな課題となっております。そこで、今年度からさいたま方式の公共施設マネジメントに本格的に取り組み始めたところで、本市の取り組みの特徴としましては、1、道路や上下水道などのインフラ施設、未利用の土地などを含めたすべての公共施設を対象としていること。2、数値目標を明示した計画を策定し、マネジメントの必要性や緊急性を庁内で共有するとともに、財政と連動した実効性の高い仕組みを構築。3、公共施設の現状と課題や財政への影響等の情報を白書として市民にわかりやすく提供していくことにより、問題意識を共有し、協働による取り組みを推進すること。また、公募市民と有識者による「公共施設マネジメント会議」を設置し、平成23年度中に「公共施設マネジメント計画」を策定していく予定でございます。

次のページをお願いいたします。さいたま市の見沼基本計画のことでございますが、「首都圏の都市環境インフラのグランドデザイン」でも保全すべき自然環境に位置づけられている見沼田園は、近年、農業従事者の減少、高齢化や後継者不足など営農環境の変化により荒れ地や耕作放棄地が増加、従来の取り組みだけでは保全、再生が困難になりつつあるのが現状でございます。そこで、多様な主体が農地や自然を活用しながら保全する視点が必要となり、本市では、見沼田園を農業生産の場として維持しつつ、市民が自然と触れ合い、憩える場所とするため、本市として初めて見沼田園に関する各部門の諸施策を体系的

に取りまとめた実効性のある地域総合計画として、(仮称)見沼基本計画を策定中でございます。

続きまして、次のページのE-KIZUNA Projectについてのご説明をさせていただきます。本市では、平成21年度からEVの普及を推進するためのプロジェクトとしてE-KIZUNA Projectを推進しております。このプロジェクトは、市民、事業者、行政の連携により、EVを安心して快適に使える低炭素社会の実現を目指し、EV普及拡大の問題解決に取り組むものです。その一環として、平成22年4月26日に主催しました「E-KIZUNA サミット・フォーラム in さいたま」では、国と参加20自治体の首脳、企業首脳がEV普及の有効性を確認し、さまざまネットワークを生かし、連携、協力する意思を共有したところでございます。

また、9月17日には本市として「次世代自動車特区」の提案を行いました。具体的な提案内容については、説明を割愛させていただきますが、さらに、その先には次世代自動車、スマートグリッド、再生可能エネルギーなど、高度な技術の組み合わせにより、次世代エネルギー・社会システムの構築による環境未来都市を目指しております。

最後に、本市の首都圏における位置づけや取り組みなどを踏まえ、大都市圏戦略に求める視点等を提案させていただきます。最後のページでございます。先ほどご紹介しましたように、各都市は地域特性を踏まえた将来都市像や目指すべき都市構造を描いておりますので、それらとの調整を図っていただきたいと考えております。

総合的な都市機能の強化については、拠点都市における総合的な都市機能の強化を図り、首都圏の国際競争力を強化するためには業務機能だけではなく、医療、福祉等生活の質の向上に資する機能のほか、ホテル、大規模集客店舗等、都市のにぎわいに資する機能などの集積が必要と考えており、これらへの配慮もお願いしたいところでございます。

最後に、戦略達成に向けた実効性の確保について、現行の首都圏整備計画において本市に関係する構想として、先ほどの地下鉄7号線延伸のほか、本市と圏央道を結ぶ新大宮上尾道路、さらに、業務核都市相互間を結び、それらの連絡機能を高める核都市広域幹線道路について構想の具体化を図るとされておりますが、進捗していないものもございます。それぞれの自治体で努力すべきところは努力しますが、地方公共団体ごとの個別の取り組みのみでは進展しない大きな課題が拠点都市間のネットワーク構築や空港、港湾へのアクセス強化に資する交通インフラの整備であります。大都市圏全体の国際競争力強化の観点から、このように必要な交通インフラへの重点投資を担保することこそ、国家戦略として

の大都市圏戦略に求められると考えております。

また、これまでの近郊緑地保全区域の指定による取り組みなどを踏まえ、引き続き法に基づく広域的な緑地の保全を積極的に推進するため、首都圏の近郊緑地保全制度の存続など、広域的な緑地の保全・創出に向けた制度の拡充をお願いしたいところでございます。

以上でございます。ちょっと長くなりまして申しわけございませんでした。

【浅見委員】 ありがとうございます。

それでは、続きまして大阪市・北村様、お願いいたします。

【北村局長】 大阪市の計画調整局長の北村でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は、つい先週、21日の日に、私どもの市長、平松がみずから発表いたしました大阪市の経済成長戦略を踏まえながら、ご提案、ご説明をさせていただきたいと思っております。

大阪市の経済成長戦略につきましては、今日お配りをさせていただいております資料の一番最後のグループで、ちょっと白黒で申しわけないんですが、ホチキスを外していただきますと3つの資料に分かれますが、その一番最後の資料に「大阪・関西の発展に向けて～大阪市経済成長戦略～（中間とりまとめ）」ということで、10月21日に発表させていただいたものでございます。この概要の中身につきましては、本編の資料のほうで若干ご説明をさせていただきたいと思っております。

中間とりまとめというふうにしておりますのは、今後、これをベースに経済界の皆様方、あるいは市民の皆様方との議論を踏まえた上で、よりよい成長戦略にまとめていきたいという趣旨でございます。

ということで、本日は、そういったものを踏まえながら、私どもとして今考えております大阪・関西の成長の今後の方向性について、それに加えて、そういった成長の方向性を実現していくための大都市圏整備のあり方について、試案といいますか、そういったものをまとめております。それをご説明させていただきながら、ご議論を深めていただきたい。かつここでのご議論を先ほどの経済成長戦略のより一層の強化のために反映させてまいりたいというふうに思っております。

本体の資料のご説明に入ります前に、3点ほどちょっと説明させていただきますと、まず第1点目、先週、府県さんのヒアリングがあったとお聞きいたしておまして、その中で大阪府さんが大変ショッキングな話をされたというふうに承っております。私ども大阪市の資料、実はそのショッキングな部分、大阪府さんにお任せいたしまして、今回の資料

は一切触れておりません。しかし、これ、喧嘩しているという意味ではなく、同じ認識に立っているということのご理解ということをお願いをしておきたい。隣に神戸市さんが座られています、大阪・関西における現状というのは非常に惨たんたるものがあると。大阪・関西の再生なくして日本の再生はないのではないかという気構えで私ども取り組んでいるところでございます。

2点目でございますが、これも資料でお付けさせていただきますが、今年、国勢調査が実施されておりますが、5年前、平成17年の国政調査の結果で申しわけないんですが、実は大阪市は非常に特殊な状況の都市でございます。昼夜間人口比、夜の人口1に対して昼間の人口の割合が大阪市は実は1.38でございます。私どもの調べでは、東京都区部では1.35、つまり、東京都区部を上回った昼夜間人口比。失礼な言い方で申しわけありませんが、ここにお座りのほかの政令市さんは0.9から1.2ぐらいの間におさまっているということで、世界に類を見ない昼間流入の多いまちであるということです。これは、悪い意味でとらえていただくのではなくて、逆にプラスの意味でとらえていただきたいと私は思っております。といいますのは、1.38という数字は、ここ40、50年変わっておりません。

といいますのは、そういった活力を大阪市は潜在ポテンシャルとして持っているということと、プラス、それに対応できる都市インフラの整備を綿々と続けてきている。もちろん十分でないところ、物流関係の都市インフラが不足している点等々ございますけれども、1.38という昼夜間人口比率を支えるだけのインフラが既にストックしてあるということ。その点が、1つ、私どもとして基本認識としてとらえているところでございます。

もう一つ、大都市圏整備という中で忘れてならないのが、実は大阪府域、220平方キロメートルございますけれども、この全市域が都市計画区域でございます。かつ淀川と大和川という2つの大きな河川がございますが、その河川敷以外はすべて市街化区域でございます。政令市の中では、当然のことながら都市計画区域外もございますし、市街化調整区域が多いところもございますけれども、220平方キロメートルほとんどが市街化区域で占められている都市というのも非常に珍しい都市である。その中でいろんな都市問題が生じているということも事実でございます。

前置きがちょっと長くなりましたけれども、資料のほうにお戻りいただきまして、右肩に資料4と打っております資料をご覧いただきたいと思っております。

1ページ、目次は飛ばしていただきまして、右下のほうにページ番号を打っております

が、その番号に従いながらご説明させていただきます。

ここの部分については、我が国の成長に関しまして、首都圏以外でも牽引エンジンとなる戦略的な拠点形成が必要ということをご説明とおけると同時に、大阪・関西の大都市圏におきましては、左の一番下ですけれども、環境・エネルギーの分野、バイオメディカル分野の産業集積や成長著しいアジアとの経済的な結びつきが強いといった強みがあるということをご説明させていただきます。それを生かしてグリーン・イノベーション、ライフ・イノベーション分野におけるアジアのナンバーワンの拠点を目指していきたいというふうに考えております。

次のページ、2ページでございますけれども、先ほどご紹介いたしました大阪市の経済成長戦略の中間とりまとめの中で述べております基本的な視点を、ここで整理させていただいております。

2ページの真ん中のちょっと茶色のところでございますが、左の四角でアジアとともに成長していくということ、そういった視点。それから、右のほうにございます新たな需要を創造して成長していくという視点。この2つの視点から大阪市の経済成長戦略の基本戦略として、大きく分野、それから整備環境、エリアという3つのカテゴリーに分けて基本戦略の設定をさせていただいております。

次のページ、3ページから4ページにかけて、その中身をご説明させていただいておりますけれども、3ページは重点戦略分野ということで、集客・観光、環境・エネルギー、健康・医療、クリエイティブ・デザイン、この4分野を掲げながら目標を掲げて、かつ数値的な目標も掲げながら、取り組みの方向性をお示しさせていただいております。

中身は、ちょっと細かくいくと時間が足りませんので飛ばしますが、4ページのほうには重点整備環境ということで、人材、規制緩和等、関西圏の成長を支えるインフラ、この4つをいわゆる成長のための環境整備として挙げながら、それぞれの目標を掲げておるところでございます。とりわけ、この中で2点目の規制緩和等といったところが、今回、国のほうで指定を進めようとしている総合特区等との関連で強くお願いを申し上げているところがございます。

それから、重点的な戦略エリアということですが、大阪駅周辺地区と臨海部（夢洲・咲洲）、その2つのエリアを今後の大阪の経済成長戦略のエンジンとして育てていきたいという方向性を示させていただいております。

5ページ以降に、その2つの戦略エリアの内容につきまして若干詳しく説明をつけてお

ります。

5 ページに示しておりますようにアジアをリードするイノベーションセンターということで、知の集積エリアとして大阪駅周辺地区、右側でございますけれども、それを位置づけ、また、大阪をハブとした生産物流拠点という位置づけで、知の実践のエリアということで臨海部の夢洲・咲洲地区を位置づけております。この2つの地区を両輪としてアジア、世界の市場へそれぞれの持つ成果物を展開していきたいというのがコアのコンセプトでございます。

次のページ、6 ページ、7 ページでは大阪駅周辺地区での取り組みを示しております、とりわけ大阪駅北地区、通称北ヤードと呼んでいる部分でございますけれども、そこにおきましては、7 ページのほうですが、大阪オープン・イノベーション・ヴィレッジといったものを大阪市が設置いたしまして、製品の発明や生産方法の開発など多くのフェーズで知的イノベーションを起こしながら、アジアのイノベーションセンターとしての役割を果たしていきたいというふうに考えているところでございます。

次の8 ページから9 ページにかけては、臨海部の夢洲・咲洲地区についてのコンセプトを示しておりますが、このエリアにおきましては環境・エネルギー産業をリードしながら、また、国際物流等の拠点として大阪をハブとしたアジアのビジネス交流拠点といったものを目指してまいりたいと思っております。

夢洲は、これから埋め立てする部分もあるエリアですけれども、国際コンテナ戦略港湾としての機能のほか、メガソーラー発電の展開など、先端的な環境技術の展開できるような島ということで、グリーン・テクノロジー・アイランドと呼んでおりますけれども、そういう島を目指しているところでございます。

また、既にでき上がっているところ、咲洲地区でございますけれども、そこでは医療、環境などの分野で実証実験のフィールド、コンベンション機能など、ビジネスの交流拠点といったものを目指していきたいというふうに考えております。

10 ページをお開き願いたいと思いますが、こういった重点の戦略エリアの中での一定のまちづくりといいますか、それが実現いたしますと、この10 ページにございますが、10～15年間の建設投資によりまして、関西全体で約5兆円の生産並びに約38万人の雇用が創出されるものというふうに私どもでは試算いたしております。大阪のみならず関西という大都市圏域全体の牽引役となるというふうに思っているところでございます。

次に、11 ページのほうにまいりますけれども、先ほど申し上げました大都市圏整備のあ

り方に関連いたしまして、大都市圏戦略に求められる役割と機能の考え方につきまして整理させていただいております。

大きく3つございますけれども、まず1つ目は、「均衡ある発展」から「大都市への集中投資・施策重点化」への転換ということでございます。大都市圏の選定の視点として、特徴のある大都市圏を選定し、多様な競争力を持つ日本をつくる観点がまず第1点で挙げられると思っております。そのためには世界有数の規模と知的集積を持つメガリージョンが重要であること。また、大阪、京都、神戸といった大都市の異なる機能と能力が連携して、相互補完できる圏域が重要であるというふうに考えております。

2点目といたしましては、我が国の総合的な国際競争力を強化するという視点から、我が国全体の成長の命運を握る東海道メガロポリスといえますか、そういったものの機能強化に資する首都圏と大阪・関西圏の2大リージョンが重要であると考えております。

3点目が国際競争力の強化に資する産業分野を戦略分野と位置づけ、それを支えるための広域交通インフラを戦略交通基盤として位置づけながら、戦略分野に応じた戦略拠点を戦略コアとして施策を重点化させることが重要であるというふうに考えております。

あわせて、戦略コアが同じ戦略の分野だけでなく、異なる分野との連携により市場をより多様化していくことが考えられると思っておりますので、戦略コアの連携方策が重要であるということで、先ほどご案内申し上げました大阪駅周辺地区とか、臨海部、夢洲・咲洲地区といったのが、この戦略コアの1つになり得るものだと思っております。また、そのようにしていかなければならないと思っておりますのでございます。

12ページのほうには、大阪・関西という圏域の中で戦略分野、戦略コアの関係を図示させていただいたところでございます。京阪神の3つの大都市をはじめ、それぞれの持つ拠点的な開発、それを核にしながら関西国際空港、それから、スーパー港湾である阪神港、けいはんな学研都市、大阪府さんのほうの彩都などが戦略コアとなり得るものというふうに考えております。

13ページのほうですが、大きな2つ目の視点としましては、国際競争力の強化に資する大都市圏戦略の実効性を担保する具体的な施策を明示するべきではなかろうかというふうに考えております。

戦略分野の成長を確実なものにしていくためには、実効性の担保が当然不可欠でございますが、これまでの計画のための計画といったことではなく、経済成長を担う環境整備を重点的に行えるような制度が必要だと考えております。また、広域の交通ネットワークの

整備につきましては、都市圏高速道路など未整備区間が実は関西の中では一部ございますけれども、ネットワークとして完成いたしますと、その効果が広域に及ぶことから、国家戦略的な視点から国家プロジェクトとして重点投資できるような新たな事業制度の創設が必要ではないかというふうに思っています。

また、これまで大都市圏内の相互間での機能の再配置という観点から、アジア、世界に目を向け、国外、区域外からの企業立地や投資促進をすることが重要であるというふうに考えております。その中で、先ほどご説明いたしました戦略コアの実効性を高めていくため特区制度の活用などにより、例えば圏域外からの知識集約型産業の転入立地の誘導、アジア・国外の投資、企業立地の重点的誘導などに対する規制緩和でありますとか、税制優遇、金融支援等の具体的な提示が必要ではなかろうかというふうに思っております。

最後に、3つ目の視点ということで、大都市圏戦略を実現させるための仕組みづくりについても考え方を述べさせていただいております。

地方自治体の権限だけじゃなくて、国も権限と財源が委任でき、かつ経済団体等の民間も参画する官民連携の広域協議体が計画策定できる仕組みづくりが必要ではないかなというふうに考えております。ただ、協議体のあり方等につきましては、地域主権といったことの視点から、自治体の委任を根拠にしながら、自治体の権限と財源との整合も図っていただくことが重要ではないかというふうに考えております。

以上、非常に駆け足で申しわけなかったんですけども、私ども、今回の大都市圏の戦略といいますか、そういったものに関しましてお願いなり、考えているところを申し述べさせていただきました。どうぞよろしく願いいたします。

【浅見委員】 ありがとうございます。

それでは、続きまして神戸市・山本様、お願いいたします。

【山本局長】 神戸市の山本でございます。よろしく願いいたします。

お手元に資料、パワーポイントでお配りしておりますけれども、神戸は、やはり阪神・淡路大震災、その際は皆様方に大変お世話になりました、その間、人口が回復してきたわけでございますけれども、経済的にはなかなか回復していないという状況でございます、そのために現在、神戸づくりの指針というマスタープランを年度内に作成する予定で、現在取り組んでいるところでございます。それでは、そういったことを中心に資料を説明させていただきたいと思っております。

1 ページでございますけれども、人口は一時、平成7年1月の震災で142万人まで落

ち込んだわけですが、現在は153万9,000人ということで、震災以前よりふえている状況でございます。震災復旧・復興事業はほぼ完了しておる状況でございます、丸で囲んでおりますところが、大阪港さん等とともに神戸港が今年8月に阪神港として戦略港湾に選定されているという状況でございます。

2ページに行かせていただきまして、これまでのプロジェクトでございますけれども、ご承知のとおり、神戸は港を中心として産業が発展してきたまちでございます。都市構造としては、港を中心に六甲山系の南側に市街地が展開しております、昭和30年代以降は公共デベロッパー型開発、山、海へ行くといった開発を展開してまいりまして、内陸部で新たな住宅団地、産業団地、市街地の開発とともにポートアイランド、あるいは六甲アイランドなどの海上都市の建設が行われてきている状況でございます。新市街地と既成市街地を市営地下鉄、あるいは新交通システムのような公共交通、道路ネットワークによって結ぶことで、コンパクトな都市構造を実現しているところでございます。

3ページへまいりまして、図でございますが、これが土地利用を示したものでございまして、赤いラインが土地利用の区域区分界、グレーのエリアが市街化区域を示してございます。近畿圏整備法に基づく政策区域を重ねて示しているわけでございますが、中央に大きく六甲山系がございまして、そのほとんどが近郊緑地保全区域、または保全区域に指定されておるという状況でございます。

次の4ページですが、次期基本計画の目指すべき将来像でございます。ちょうど2010年に目標年次を迎えております今の計画でございますけれども、現在、2025年为目标年度とした次期基本計画、神戸づくりの指針を策定中ということでございます。指針では、神戸づくりを考える上で、市民、地域、広域の3つの視点を示してございまして、その中の広域的な視点としましては、「新たな価値を創造し世界に発展するまち」を掲げてございます。ここでは、①自然環境や②豊かな国際性、③世界先端のものづくりの技術など、神戸の財産を生かし、国内外の多様な創造的人材の集積や、交流・融合を目指すといった形にしております。

更に、グローバル化に対応するため関西圏の主要都市、近隣都市と連携しまして圏域を牽引するプロジェクトの推進など、神戸の強みを生かして、世界に対して発信力を持ったメガリージョンを形成していくことが必要だというぐあいに位置づけてございます。

また、この指針の中では3つのリーディングエリアを設定して、都市のにぎわいや活力を創造し、新たなイノベーションを生み出す取り組みを進めていく必要があるというふう

に考えてございます。

個々のリーディングエリアのプロジェクトでございますが、1つ目は都心・ウォーターフロントということで、ウォーターフロントを都心化しまして、都心全体の機能向上を図る。これは後ほど説明させていただきます。

また、兵庫運河周辺といったところを2つ目のリーディングエリアとしています。兵庫運河周辺には三菱重工、これは、原発プラントの主要機器であるタービンを神戸造船所で製造している。あるいは川重、これは、大型ニッケル水素電池、エネルギー・環境での新製品、新技術の開発、あるいは新幹線、ニューヨークの地下鉄など、世界中の車両を製造しているという状況が兵庫運河周辺でございます。

あとはポートアイランドでございますが、これは、新たな活力や知を創造するまちの創出といった形で、このあたりも後ほどご説明させていただきたいと思っております。

それと、都市の貴重なヒンターランドとして六甲山の保全についても進めていくということと考えてございます。

次の6ページに行かせていただきまして、これが次期基本計画に位置づけようとしている神戸市のプロジェクトでございますけれども、圏域の成長・発展を牽引すべく取り組もうとしているものでございまして、国の概算要求において述べられてございます大都市圏戦略の策定において、特に重点とする点として挙げられている3つの視点と方向性がございますが、それとも同じくするものと考えてございます。

1点目の人材や投資を誘引する施策を戦略的に推進といったことに関しましては、先ほど言いました都心・ウォーターフロントの活性化、あるいは医療産業都市の推進とスーパーコンピュータの利活用。インフラの整備と維持更新を戦略的に推進といったことに関しては、国際コンテナ戦略港湾・阪神港、それと物流を支える広域幹線道路ネットワークの形成。広域的な緑地の保全・形成等の戦略的推進といった形では、広域緑地の六甲山の保全といったことを考えてございます。

具体的個々につき簡単に紹介させていただきたいと思っております。

7ページ、都心・ウォーターフロントでございますが、このあたりは大正時代につくられた突堤でございまして、既に港の機能が神戸港の沖合へ移ったことを受けまして、これらウォーターフロントエリアの土地利用転換が求められているということでございます。新たに都心の機能を導入するとともに、交通体系、回遊性を生み出す仕組みづくりなどを推進して、世界に通用するようなまちの魅力を高め、創造的人材の集積を図る取り組みを

進めていきたいと考えてございます。

8ページへまいりまして、神戸医療産業都市構想でございますが、ポートアイランドを中心に高度医療技術の研究・開発拠点を整備するものでございます。世界最高レベルの研究機関や医療機関、あるいは医療関連企業の集積により、国内最大のバイオメディカルクラスターの形成を目指すといったことを考えてございます。また、大阪の彩都地域などと連携しまして、創薬や先端医療を重点テーマとした関西圏全体での国際的バイオクラスターを形成する取り組みについても進めているところでございます。

9ページでございますが、これが進捗状況でございます。研究・開発拠点の中核施設としまして先端医療センターや臨床研究情報センターなど、11のクラスター施設群が立地してございます。また、医薬品、医療機器などの医療関連企業、185社が進出しておりまして、これらで働く研究者、従業員の数は約3,700人といった形になってございます。さらに、次世代スーパーコンピュータ、京速コンピュータ「京」の整備が国家プロジェクトとして進められているという状況でございます。

10ページでございますが、医療産業都市構想につきまして国際戦略総合特区を提案させていただきます。これまでの取り組みに加えまして、研究開発の実用化、事業化とともに、高度医療機関の集積を図り、人材育成を進める取り組みを推進するため、新成長戦略に基づく国際戦略総合特区といった形で提案してございます。規制の特例措置としましては、臨床研究、治験を推進するための権限移譲、あるいは薬事相談、審査の迅速化、資金供給の充実などとあわせまして、神戸空港の規制緩和についても盛り込んでいるところでございます。

続きまして、11ページでございますが、これは、国際コンテナ戦略港湾・阪神港といった形で、先ほど大阪市さんの説明でございましたけれども、これも同じく国際戦略総合特区として提案を行っているところでございます。国内コンテナ貨物の阪神港への集約など物流機能の強化を図るため、広域幹線道路ネットワークにおけるミッシングリンクの解消も重要な課題ということで考えてございます。

続きまして、12ページでございますが、これは六甲山の保全でございます。六甲山は、ご承知のとおり明治期には乱伐などにより、樹木がほとんどない状態でございます。砂防造林に着手し、現在では大都市圏を取り囲む緑の骨格の一翼を担うといった形になってございます。これまでは主に開発の抑制を中心に保全が進められてきたわけでございますけれども、生物多様性やCO₂の吸収源としての新たな要請を踏まえながら、戦略的な保

全を進めて、林業振興など営林の視点から環境林の保全といった視点に転換した森林保全の支援メニューの拡大などが必要であると考えてございます。これから100年を見据えた施策として六甲山整備戦略プランを策定し、展開してまいりたいと考えてございます。

次に、13ページでございますが、ここまで説明してきました神戸市が進めるプロジェクトは、大都市の周辺地域も含めて圏域全体の成長・発展につながるものと考えてございます。大都市は、大都市圏域の中核として圏域全体を牽引し、ひいては国の成長・発展を牽引する役割を担っていると考えてございます。国の成長・発展のためには大都市が成長戦略プロジェクトを着実に推進できる仕組みづくりが必要であり、これから説明します4つの視点が必要ではないかと考えてございます。

14ページにまいりまして、1点目は財源を確保する仕組みといったことで考えています。基礎自治体には、ご承知のとおり市町村、特例市、中核市、指定都市という区分がございます。事務権限がそれぞれ異なっているにもかかわらず、税制度は画一的といった形になってございます。大都市は、福祉、教育、消防といった基礎自治体を実施する事務に加えまして、成長戦略プロジェクトを推進するとともに、インフラへの重点投資を実行する役割を担っているため、大都市の役割に合った地方税制度の構築は不可欠だと考えております。特に消費・流通課税及び法人所得課税の多くが国及び都道府県に配分されてございまして、大都市への配分はわずかでございます。これら税の大都市への配分割を高めていただきたい、このように考えてございます。

2つ目でございますが、15ページへまいりまして、地域の多様性、機動性、弾力性、新たな創意工夫を確保する仕組みでございますが、現在、国、都道府県、大都市の役割分担が非常に不明確でございまして、大都市が一体的、機動的に施策を実施することが困難であるという形で考えてございます。国際競争力を強化するためには、地域の特性や強みを一番よく知り、社会情勢の変化に柔軟に対応できる大都市に大幅に権限を移譲しまして、国、県による様々な関与を縮小し、規制緩和をすることが大事であると考えてございます。

次は、国家としての大都市戦略といった形で、大都市が推進するプロジェクトにつきましては、圏域全体はもちろんのこと、国全体の成長・発展につながるものである。これらのプロジェクトを国家プロジェクトと同等のものとの位置づけをしていただきまして、国と大都市が一体となって強力に推進するといった形で、海外の諸都市に対抗することができるというふうに考えてございます。神戸の医療産業都市構想、あるいは国際コンテナ戦略港湾というプロジェクトは、まさに国全体の成長・発展につながるプロジェクトでござ

いまして、国と大都市が連携していくことが大事だなというふうに考えてございます。

次に、16ページでございますが、大都市の連携・競争、メガリージョンの形成といった形で、関西における大都市戦略といったことを考えてございます。関西には、ご承知のとおり京都、大阪、堺、神戸の4つの政令都市がございまして、それぞれ近接しているわけでございますけれども、それぞれの都市は圏域の中核として周辺地域を牽引する役割を担っており、周辺地域も含めまして関西が国際的にすぐれた学術・研究機関や多様なものづくり企業、また、貴重な歴史・文化遺産が集積されている状況でございます。日本の成長を牽引するためには、関西の大都市が連携・競争しつつ、それぞれの強みを生かしながら、海外に対抗し得るメガリージョンを形成することが必要ではないかと考えてございます。これらの視点の新たな大都市戦略についての制度設計が必要ではないかと考えてございます。

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、最後に名古屋市・後藤様、よろしく願いいたします。

【後藤部長】 名古屋市総務局の後藤でございます。よろしく願いいたします。資料6に基づきまして順次説明してまいりたいと思います。

資料に目次もついておりませんで恐縮でございますが、1ページ、2ページについては名古屋を含む圏域の特徴ということで、特徴的なトピックスということをもとめさせていただいております。それから、3ページになりますが、これは、名古屋市の目指す将来像ということで名古屋市の総合計画を簡単にまとめたペーパーでございます。続きまして4ページになりますが、先ほど他都市さんからも出ております総合特区絡みのプロジェクトを含めた形で、重要なプロジェクトということでまとめているページでございます。それから、5ページが大都市圏に求められる機能・役割ということと、最後の6ページが広域的な必要な課題についてということをもとめさせていただいております。

それでは、最初に戻っていただきまして1ページでございますが、私どもの資料では圏域構造とか名古屋市の都市構造というものを図として掲げておりませんので、まことに恐縮でございますが、まず、産業・文化・自然の集積という点で申し上げますと、既にご存じの部分があるかと思いますが、何といたしましてもやはり特徴づけるのはものづくりのメッカであるということございまして、古くは繊維、そこから端を発しまして自動車産業、更には航空宇宙の分野という形で、連綿としてこの地域に培われてきた技術、集積、人材、

こういったものが我が国をリードする力強い、支える輸出産業のベースとなっているということでございます。

表にまとめてございますように、一番左側のほうに人口シェアとかそれぞれのシェアを掲げてございまして、その中で特徴的に突出しているものということで、棒グラフの中で赤い部分が際立って高いシェアを占めているということをお知らせしたものでございます。先ほど申し上げましたようにリーディング産業の集積ということで申し上げますと、自動車関連産業は愛知県としまして全国シェア4割、それから、工作機械等につきましては同じく2割、それから、先ほど申し上げました航空宇宙産業ということで申し上げますと5割ということでございます。

それから、右のほうになりますけれども、では、名古屋市の対名古屋圏シェアで申し上げますとどうかということで、卸売販売7割というようなことで、他の圏域と違わせて、私ども名古屋圏におきましては名古屋市が政令市としてございますが、それに匹敵する都市はないということで、岐阜市、豊田市、岡崎とか周辺都市におきましては人口規模が相当違っているというようなことでございます。

続きまして、下段のほうに入りますが、知の拠点ということで、左側のほうに、なごやサイエンスパークということで、古くは四全総に名古屋東部丘陵ということで位置づけていただいたプロジェクト、名古屋市守山区の開発エリアとしては約780ヘクタール、区画整理事業をベースと致しまして研究開発と居住環境、自然環境が調和するというコンセプトのもとに進めているプロジェクトでございます。開発整備も終わってまいりましたので、目処が立ってきたということもございまして、今後、こういったところに一層集積することが必要ということでございます。

それから、大学等の集積も掲げてございますが、21校ということで政令市レベルで申し上げますと高いわけでございますが、悲しいかな圏域としての厚みがないということで、今後、いかに圏域としての知的なストックを高めていくかということが大切な要素だと思っております。

それから、文化・観光資源ということで申し上げますと、何といたしましてもやはり産業をベースにした産業ミュージアムということで、産業技術記念館を初め、新しいところでは来年の春にJR東海の鉄道博物館、リニアを中心とした博物館が完成する予定でございます。これは、後ほど出てまいりますが、金城埠頭エリアということで、名古屋駅から南進いたしまして24分ぐらいのところにあります港湾区域内でございまして、そこを総合

的なものづくりの文化交流拠点ということで現在進めております。その中には名古屋のポートメッセということで、今後改修していかなければいけません、メッセ機能も用意してあるということで、ここが1つのものづくりの新しい拠点になるというふうに考えております。

そのほか、現在COP10もやられておりますが、名古屋といいますと、やはり三英傑ゆかりの地ということで、歴史性の魅力を生かしたまちづくりを進めていかなければいけないというふうに考えております。その一環としまして、今、名古屋城の本丸御殿の再現プロジェクトを進めているということでございます。

それから、さらに久屋大通公園ということで掲げてございますが、これは、名古屋の道路網を特徴づける東西・南北の2本の100メートル道路がございまして、1本は久屋大通、もう1本は若宮大通ということで、いずれも震災復興の区画整理事業で作り上げたものでございます。この100メートル道路を生かして魅力ある空間をつくっていくことが現在の課題でございます。以上が1ページでございます。

続きまして2ページでございますが、人流と物流の要衝ということで、これにつきましてはやはり日本のど真ん中と。イベントで申し上げますと、学生主体でやっておりますどまつりというのは、毎年8月末にやられるわけでございますが、ど真ん中であるということで鉄道による旅客流動というものも名古屋を一大結節点として通過する人が多いということと、それから、名古屋港でございますが、国際戦略港湾では次点ということで涙をのんだ次第でございますが、中身をご覧になっていただきますと、総貨物取扱量ということで申し上げますと、コンテナで見ますとランクは下がりますけども、総合力としては非常に高いものがあるということで、左のグラフに掲げさせていただいているような状況であるということと、もう一つ右側の貿易額ということで申し上げますと、言うまでもなく輸出超過ということで我が国の稼ぎ頭の港であるという事実をお示したものでございます。

こういった人流、物流を支える基盤として道路ネットワークと鉄道等のネットワークということで、どんな状況にあるかということでございますと、下のほうに掲げてございますが、名古屋を中心にしまして、名古屋市内の外周部を走ります名古屋環状2号線というもののなか放射道路になっております。これは、環状道路、名神、東名を突き抜けてまいりまして、表示してございませぬが、この外側に東海環状道路というものがございまして、こういった2つの大きな環状道路と放射道路ということで、かなり利便性が高いネットワ

一クとして完成が近づいているという状況でございます。そういう中で、図でご覧になっていただきますと環状道路の破線になっているところでございますが、環状2号線の西南部、南部ということで、これがまさに先ほども出ておりましたミッシングリンクでございます。できれば東京外環と一緒に早く整備していただきたいということでございます。

それから、空港のほうに移りますと、中部空港というのが常滑沖にできておりますが、これは名古屋の金山というところから28分という至近距離でございますので、非常に利便性が高いということでございまして、今でも国際的には乗り継ぎの利便性がかなり高い空港ということで評価を得ているところでございますが、こういったところでは2本目の滑走路というものが課題になっております。

そういう中で、将来的には平成27年にリニアということでございますので、これに合わせて特に在来の東海道新幹線とリニアが結節する名古屋駅周辺というものの再編、道路ネットワークだけではなくて機能配置も含めて、この辺をどうしていくかというのが大きな課題となっております。

それから、3ページに入りまして、そういう中で名古屋市を目指す将来像でございますが、これにつきましては、今年の9月の議会で修正議決を受けたものでございます。その概要ということでお示ししておりますが、簡単に申し上げますと、10年ぐらい先を見越して4年の計画ということで中期戦略ビジョンということで策定したものでございます。従来の計画と違いまして、作り方が私ども行政ベースでつくるということでなくて、住民ニーズをまずアンケート調査で調べ上げて、それを施策体系化しているということでございます。したがいまして、どうしても住民の身近な行政ニーズと申し上げますと福祉、医療とか、表現は悪いですが近視眼的な部分がございまして、中長期的な視点、あるいは広域的な視点というものが欠落しがちでございますので、その点については行政が補完しておりますが、そういう中で都市運営の視点とか、あるいはそれに基づいて代表的な事例ということで施策の32番、「世界の主要都市として拠点機能・交流機能を高めます」というちょっと抽象的な表現でございますが、では、具体的なプロジェクトなり、イメージはどのようなものになるのかということは、残念ながらこの中期戦略ビジョンには書かれておりませんで、個別の計画に委ねることになるかと思っております。例えば都市計画マスタープランとか、そういったところで形にしていく事柄であるということでございます。現在、策定中でございます。

続きまして、4ページでございますが、国際競争力の観点から特に重要なプロジェクト

ということで、これにつきましては総合特区の絡みということで申し上げますと、航空宇宙産業の振興とか、次世代自動車ということがテーマになるわけですが、そういったものを含めまして名古屋市全体を見渡しまして、先ほども出てまいりましたリニア開通を展望しながら、名古屋駅周辺をどうするかということでございますが、既にJR東海のタワーとかミッドランドとかルーセントとか、開発プロジェクトもいろいろ進んでおりますし、旧名古屋中央郵便局の建てかえも始まっております。それから、松坂屋が入っておりますビルも建てかえになるということでございます。もう一つは、旧貨物操車場跡地の笹島で展開しておりますささしまライブ24地区の開発ということを順次進めてまいりたいということでございます。

2つ目は、名古屋都心交通まちづくりの推進ということでございますが、これも具体的な戦略というのは、新しい名古屋の交通戦略ということで現在策定作業を進めておりますが、簡単に申し上げますと特徴的なところは、やはり今まででき上がったストックを活用して、いかに魅力ある空間を創ったり、歩行者、自転車のための空間にしていくかというようなことを主眼にして、現在、策定作業を進めております。

そういう中で先ほどもご説明申し上げました久屋大通、こういったところの中央には名古屋テレビ塔も建っておりますし、久屋大通公園という公園になっております。こういった道路、公園と沿道街区と一体になって、いかに魅力的な空間をつくり上げるかというようなことも主要なテーマと考えております。

それから、航空宇宙産業の振興ということで、これも先ほど申し上げました三菱重工等のMRJ、これからの時代は申すまでもなく小規模、多頻度の航空需要にいかに対応していくかということでございますので、環境も考えますとMRJというのは将来性有望であると思っておりますので、これをいかに成長させていくかということが課題だと思っております。

続きまして、臨海部のモビリティ産業情報発信拠点ということで、先ほど申し上げました金城埠頭エリアということでございまして、メッセ機能と新しいものづくりをベースにした文化交流拠点、人材育成とか産業観光、そういったところを組み合わせました魅力ある拠点形成を図っていくことが課題かと考えております。特に陸・海・空の連係ということを考えますと、中部空港から入りまして、海上を金城埠頭に入って、あおなみ線で名古屋駅まで出て、北陸方面に抜ける。北陸方面で観光していただいて、また海外へ戻っていただくというようなことが1つの戦略として考えられると思っております。

それから、モビリティ産業を支える物流基盤ということで、これは、先ほど来申し上げておりますので省略させていただきますが、特に強調したいのは、名古屋港は私どものものづくり産業を支える上で切っても切れない関係でございまして、東へ持っていったり、西へ持っていく横持ちということは物流コストの増加につながりますので、ここできちっと取り扱えるような機能、ソフト面も含めてやっていかなければいけないと思っております。

続きまして5ページでございしますが、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。中部圏の役割ということで先ほど来申し上げておりますように、やはりこの地域の成功体験ということとはちょっと違ひまして、技術集積、人材、こういったものは厚みがございますので、これを生かしていくのが私どもの特徴が一番出せることじゃないのか。また、国家から見た中部圏、その中の名古屋圏の役割じゃないかと思っております。そうした中で私どもとしましては、こういった役割に対応できるような都市機能の強化、集積を図っていきたいということでございます。

名古屋市を見ますと、先ほどの大阪市さんほどではないですけど、市域面積は327平方キロぐらいのところ、市街化区域面積は92%ぐらいでございまして。容積率的には、まだ相当余裕がございます。したがって、平均的に容積率を高めるということじゃなくて、やはり特化したエリアに集積を図ることが可能と思っております。逆にそのほかの例えば栄とか名古屋以外のところでは、環境に配慮したコンパクトなまちづくり、こういったことを並行して進めていくことが必要かと思っておりますが、そういった役割に応じた集積を図る上で期待される制度措置ということで、これは、先ほど来出ております特区なんかでも提案させていただいている内容でございまして、緑色の背景のボックスの中にまとめさせていただいている。

いずれにいたしましても、下の紫のところを書いてございますように、地域主権の観点から、やはり地域が自立と連携のもとで発展できるように計画策定プロセスにおいて、各圏域都市の意見を十分に聞きながら進めていただけるとありがたいと思っております。

最後になりますが、広域的調整が必要な課題についてということで、広域的な課題ということで防災をはじめとして、環境、交通、産業振興、都市機能の集積、こういった点から想定される調整課題ということで掲げさせていただいております。特に強調したいのは、名古屋市内というのは平坦な土地でして、東部にはまとまった緑がございますが、水の軸がちょっと少ない状態でございます。外側のリング状に庄内川というのがございますが、

都市内を貫通するのは、名古屋城をつくるために開削された堀川と、先ほど出ました笹島貨物ヤードに結ばれております中川運河、この2本の南北の水の軸がございます。こういったところをいかに魅力あふれるウォーターフロントを含めた水辺空間を再生していくかというのが都市内の課題でございますが、それを大きく離れまして広域レベルになりますと、堀川、中川運河が流れ込みます伊勢湾域、それから、最上流でまいりますと名古屋市の水源地は木曾川でございます。長野、岐阜、三重県、愛知県、この辺の広域連携のもとで水循環を守っていく、こういうシステムの構築、調整の場が必要だと思っております。

そういう中で、ピンクのボックスの中で書かせていただいておりますように、利害調整、施策推進のための仕組みづくりが必要ということで掲げておりますが、他都市さんと同様の課題認識になろうかと思っております。

最後に1つだけ強調したいのは、大都市圏制度とともに大都市制度の確立ということをやっていく必要があるかと思っております。そのためには地方自治法等の改正ということで総務省が関連してまいります、これが一体となって初めて実効性が高まってくるんじゃないかというふうに考えています。その具体的な一環として、先ほど来神戸市さんから出ておりますし、大阪市さんも触れられたかと思っておりますが、特別自治市ということで、基礎自治体として県が持つておられる権限、財源、こういったものを大都市にくださいと。これは、政令市全部が共通した要望ということで、国のほうにも出させていただいているということをお知らせさせていただきます。

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。

ただいま5名の方からのプレゼンテーションを受けまして、ご意見、ご質問ございましたらお願いいたします。どうぞ。

【奥野委員長】 では、簡潔に1点。大阪の北村局長から危機意識は府に任せたという話ですが、内容はそれ以上に危機意識に満ちていたというふうに思います。大変興味深く拝聴しました。私がびっくりしたのは、「大阪・関西圏に向けた方向性」、このタイトルを大阪市がつけて出して来られるのがすごいなと思ったんですよ。私は名古屋に住んでいますので、今日、後藤部長さんいらっしゃいますが、名古屋のを見ますと、別に批判するわけじゃないんだけど、行政区域を越えたことに対しては非常に遠慮がちに、何か直接の手段をつくってくださいよという話になって、大阪の場合には本当に言っていらっしゃる。

それから、神戸も16ページには広域連携、広域自治体の図が出ていて、ほかの行政体の方々が文句をおっしゃらない。これが私は非常におもしろいなと思ったんです。前回でしたか松下委員が経済界がいろいろバックにあるからだ、とはおっしゃらなかったかもしれませんが、それもあるんじゃないかということをおっしゃられたんですが、行政区域を越えたことをどんどん取り込んで、こういうことが言えるというのは当たり前なのかもしれないけれども、北村局長、その背景はどういうことがあるのか。これからの大都市戦略に非常に大事だと思うんですが、ちょっとお願いできませんか。

【北村局長】 すいません、非常に個人的な部分でお答えさせていただいてもよろしいでしょうか。私は、大阪市の局長をやっておりますが、生まれは神戸でございまして、学問は京都でやらせていただいて、大阪で仕事をさせていただいている。さいたま市さんなり、横浜市さんが東京という非常に大きなところのすぐそばにおるのと同じで、どれが親で子供、どれが兄で弟、どれが姉で妹、その関係はなしで、ほんとうに水平的なネットワークというものが形成されているというふうにご理解いただいたら。神戸市さんに失礼な言い方かもしれませんが、大阪が減じたら神戸は減じます、神戸が減じても大阪が減ぶと、そういう関係で仕事をさせていただいておりますし、地元の住民の方々もそういう意識を持って、そういう関係を認識というよりか、潜在の意識として持っているというふうにご理解いただいたほうがいいんじゃないかなと思っています。すいません、お答えになっているかどうかわかりませんが。

【奥野委員長】 いいえ。

【浅見委員】 よろしいですか。

【奥野委員長】 はい。

【浅見委員】 ほかに。はい、どうぞ。

【松下委員】 今のお話は、北村さん、非常にきれいに表現されましたけれども、それならもう少し仲良くしてよと言いたいところなのです。(笑)ただ、広域連合というものがもう動き始めようとしておりまして、その広域連合下の府県、あるいは市、すべてがそういう意識を非常に持ち始めているから、こういうプレゼンテーションが出てくるんじゃないかなという感じはいたしておりますので、これは非常に結構なことだと思います。

私自身の感想をちょっと申し上げさせていただきますと、今、5つの政令指定都市さんからのプレゼンテーションを伺っておりまして、それぞれの都市の特徴、これから目指すところというのを聞かせていただきまして、キーワードをずっとメモしていきますと、大

体7割、8割共通したところ、例えば、環境とかエネルギー、ライフサイエンス、あるいは医療産業、これは、これから伸びるところなのでどこも力を入れていきたいよということだと思えるのですけれども、もう少しすみ分けというものをさせていただいたほうがいいんじゃないかなと。こんなことを言えるだけの私どもの属しているエレクトロニクス産業ではないんですけれども、エレクトロニクス産業というのは、すべてのメーカーが総合電機メーカーを目指しまして、日本に勢いがあるうちはよかったですけれども、国際競争が非常に激しくなってきましたと、それじゃ全然儲からなくなってきた。最近少しずつすみ分けというのか、ある分野を切り捨てて、うちはここに集中していこうというような傾向が出てきております。

同じように大都市間でもそういうことになるのじゃないか、あるいは大都市圏でもそういうことになるのじゃないか。要は国内の競争ではなくて、海外の大都市圏との競争というものをすれば、首都圏、中部圏、あるいは関西圏というものがもっとすみ分けと申しますか、それぞれの特徴を明確に打ち出して行って、共通部分はできるだけ少なくするというような戦略をしていかなければいけないのじゃないかなという感じで聞いておりました。

例えば横浜市さんが港とおっしゃっている。さいたま市さん、光学産業というようなことを言っておられる。これは、2都市になりますが、大阪市、神戸市がデザイン、あるいは名古屋市が航空宇宙、今申し上げたのはすべての自治体がおっしゃっているのではなくて、ここだけがおっしゃっている。そのようなところをもっと強調していくことが世界の中之競争に勝っていくために必要なことじゃないかなと思っております。

そういう意味では、大都市圏戦略というものと国際戦略総合特区というものを有機的に結びつけて、日本の中で国際戦略総合特区では、この点についてはここだけよというぐらいのめり張りをつけた対応が必要じゃないか。できるだけ総花的というのを廃する、あるいは公平という名のもとにばらまきを廃するというようなやり方が必要じゃないかなと思っております。

【浅見委員】 ありがとうございます。ほかに。どうぞ。

【原田委員】 言い方がやや難しいんですけど、それぞれのご発表があって、大都市圏の戦略の話なので、中心にいる市の皆さんが大都市圏全体の一体的な計画というか、その中の役割というか、そういうものについてどのように認識なさっているのかなというのが一番興味があったんですけど、どちらかというと、それぞれのところでそれぞれが頑張っていて、頑張っている都市同士が連携するんだと。これは、そういうふうにならざるを得

ないというか、なるんでしょうけども、そういう形に少し聞こえました。

大阪市さんは、大阪府の人がショッキングな内容を話したと。税収の大幅な減収ということもあったんですが、大阪府さんの発表では大都市圏の法定の協議会みたいなものも出ていて、そこでは非常に広域的な連携もする、全体で広域的な目標を持って、そこで財源等も管理して、プロジェクトの優先順位とか、そういうのも圏域全体の目標として連携してやるというふうな方向性が少し示されたような印象を僕は持ったんですが、きょう、言葉としては広域行政だとか、産官連携協議体というのがあるんですけども、やはりスタンスが少し違うのかなというふうに感じました。

神戸市さんの最後の16ページの図が広域自治体の件も入っているんで、これが一番質問しやすいんですが、ここで言う広域自治体は広域行政に重点を置くことができる、大都市の権限をある程度強めていく、その周りの圏域のところも一体的にやり、大都市間が連携すればよいというふうに読めて、この広域自治体が広域行政に重点を置くことができるというときの広域行政というものはどういうものになるんでしょうか。神戸も大阪も京都も堺も、この全体を含んだエリアで一体的な目標を持って、役割分担もされて、その中で効率的にお金も回っていくことが望ましいとは思いますが、市の立場としてはなかなか難しいことなんじゃないでしょうか。すみません、ちょっと。

【山本局長】 この図は、各々の都市が近隣自治体と協働して引っ張っていくことによって都市圏全体を活発化していこうということなんです。広域自治体については府県・道州という非常に微妙な表現になっておりますが、これが全体的にどういう形になってくるのかということは見えないんですけども、例えば防災とか、今、広域連合の話がでますので、そういった観点で、全体に共通事項的なことをやっていくのかなと。おのおの自治体は、やはり個性豊かな圏域でつくって、メガリージョンとして引っ張っていくのかなという考えもこの図であります。

【原田委員】 大阪市さんに聞きますけども、神戸さんも大阪市さんも京都さんも堺市さんも、それぞれの市、周辺のそれぞれの目標を立てていくんですけども、圏域全体での目標を話し合っていくようなことを考えたときに、何か新しい枠組みというか、そういうものも必要だなと思うんですけども、その辺はいかがでしょうか。

【山本局長】 それは、ここに書いていますように将来的に道州といった形になるのか、あるいは広域連合といった形でやっていくのか、それはまだちょっと決まっておらず、そのことについては、ここでは述べていないということです。

【原田委員】 ありがとうございます。

【浅見委員】 よろしいですか。

【北村局長】 その点で。おそらく先週の大阪府さんのほうのご議論、大阪市のほうの考え方といいますか、私自身、先週、こちらにお邪魔した大阪府の幸田部長さんとも意見交換させていただいておりますし、そういった意味で、私ども目指す方向性について齟齬があるとは思っておりません。

ただ、要するに、こんな表現をして先生方に非常に失礼な言い方かもしれませんが、富士山に登るのに静岡県側から行くのか、山梨県側から行くのかという部分も含めて、それぞれのステップの中で、やはり大阪府さんも地方自治体でありますし、大阪市も地方自治体である。大都市圏域を語る前に地方自治体としての責務をまず果たしていかなければならないという部分がベースにございますので、それぞれのシステムの中で軟着陸できる、あるいは円滑な移行ができるという制度をそれぞれ追い求めているということであるかと思っております。

基本的に自治体というのは、やはり住んでいられる住民の方、あるいは国の組織や国民の方の幸福の最大値を求めていく。それが自治体としての役割ですので、そこに至るまでの過程の中でいろんな議論を尽くしていった、ただし、一気にはいけないという部分をどう消化していくんだというのが方法論の違いとなってあらわれているんじゃないかなというふうに思っています。ちょっとすみません、抽象の議論で申しわけないですけども。

【浅見委員】 では、村木さん。

【村木委員】 こういう広域の連携というのを神戸市さんの資料を見ながら思ったところなんですけど、海外の広域連携とかの調査をすると、非常に緩やかな形でうまくいっているところとあまりうまくいっていないところがあって、現況、非常にうまくいっていらっしゃるというのは分かりました。今、ここにある矢印が、このように本当に支援体制とか、連携体制というのができていて、これが永続的に続くということは、やっぱりバランスが…それがずっと続くことが望ましいと思うんですけども、この連携の体制で、矢印がずっとうまくいくために、現状ハードルになっている、難しいことって何かないんでしょうか。自治体間の連携とかで、それぞれ話し合いをしながら、防災とかは比較的、皆さん、同じように課題を持っていらっしゃるから話し合いがしやすい。しかし、本当は広域圏の中で、自治体間で連携してこんなことをやれるといいんだけども、そこがなかなか難しいと思われるような、そういう点というのは何かないでしょうか。

【山本局長】 現実として、この4つの市の市長さんが関西4都市市長会議で、かなり頻繁に会われて話をされているという状況が1つございます。そんな中で、こういう形を書きましても、正直申し上げまして、それぞれ非常に歴史のある都市でございまして、こういう形に持っていこうというのはなかなか難しいと考えていますので、できることから連携ということで、今、4都市で取り組んでいることとございます。

ただ、例えば港にしましても、横に大阪市さんがいてちょっと恐縮なんですけども、かつては張り合っていた仲なわけとございますけども、これからは阪神港という形で埠頭公社も神戸と大阪を将来的には株式会社で1つにするとか、そういった形で、ちょうど2つ足しますとコンテナで500万から600万の間という形のコンテナ個数になりますので、そうすると、世界に対しても1つのかなり大きな港という位置づけで勝負できるのではないかなという思いを持っています。

【浅見委員】 よろしいですか。では、どうぞ。

【高木委員】 感想みたいなことになってしまいますが、どの都市のプレゼンテーションも非常に興味深く聞かせていただきまして、理解できた部分と、また、改めて前回のプレゼンテーションと今回のプレゼンテーション聞かせていただきまして思いましたのは、前回もお話しされたと思うんですが、自治体の責務として、先ほど住民の最大幸福を目指すというようなお話なんですけども、結局、各自治体がこういうことをやって、最終的にゴールは一体どこを目指していくんだらうと。何か自治体を横ぐしで刺せるような数値目標というのはあるのかなと。

今回のこの大都市圏戦略も国の成長戦略の中で出てきていて、大都市圏の成長戦略という中でディスカッションだと思うんですが、例えば昨年、マニフェストの中で出てきた1人当たりGDPを上げようとか、あと、マクロに対するような前提があるわけなんですけども、果たして自治体が住民1人当たりのGDPを上昇させていくことがゴールになるのかなとか、何が数値目標になるのかちょっと分からないんですが、とにかくそういう数値みたいなものがあると少し分かりやすいかなと。たしか大阪市さんの資料では、名目GDPかなんかの成長のマクロ前提があったと思うんですが、それを目指されるというところであるのか。では、ほかの都市さんがどうなのか。一体何を投資尺度にすればいいのかなというのは、感想なんですけども、思った点です。

もう1点は、ちょっと質問ですが、前は、比較的各県さん、都さんでちょっと曖昧だった部分があるんですが、今回、横浜市さんのところで既成市街地に対して見直しが必要

というようなコメントがございまして、既成市街地に集中させるべきであり、既成市街地の見直しが必要だと。なかなか正確におっしゃられる方がいらっしゃらないんですが、この点について、もう少しコメントいただければなと思いました。

【鈴木課長】 ありがとうございます。先ほど関西圏のやりとりがありましたが、首都圏ですと東京との関係というのは非常に難しいところございまして、私の説明の中では、横浜も東京からある程度自立して、横浜での環状型のネットワーク構想をつくりたいという思いでやってまいりました。一昔前の指標、先ほど指標という話がありましたが、やはり昼夜間人口比を1つの指標に置いて、横浜、まだ0.9ぐらいなんですよね。まだベッドタウンで、結論から言うと、そこから脱却できなかったのも、やはり東京ということをも1つ核にまちづくりはやっていくべきだろうというふうには、大都市を見た中では、そんなふうになってきています。

ただ、これは、横浜から見た1つの考え方で、さいたま市さんや千葉市さんにとってはちょっと失礼な言い方になるかもしれませんが、首都圏として成長していくためには、集中と選択をどこにしていっていいかというのを見たときに、これまで追い出しをやってきた既成市街地、東京、川崎、横浜の臨海部というのが羽田の国際化という大きな転機を契機にして、また新しい発展ができるのではないかと。その羽田を中心にみると、まさに旧既成市街地というのが成長の中心になり得るかなという、これは横浜発の1つの考え方として提案させていただきましたので、そこに集中投下をしたらいかかという考えでございまして。

【浅見委員】 よろしいですか。私もちょっとご質問したいんですが、1つは、まさに今おっしゃったような感じのことなんですけれども、今後、大都市圏といえども、少なくとも人口という意味で言って、大きく成長するというよりは、ある程度縮小せざるを得ないような状況になってくるわけですね。その中で調整するということは、言い方がちょっと厳しいですけど、ある意味では、どこを切っていくかということが調整するということになると思うんですね。そのときの調整というのは、今までの成長しているときの調整よりはかなり厳しいものになるわけで、それをちゃんとできる体制として何があるのかということが、今、大都市圏制度を議論したときに問われていると思うんです。そういった意味でのご提案が、まだちょっと明確なものがなかったような気がするんですが、例えば関西圏の場合は、比較的、対等的な広域連合体をつくって、それで調整するというようなことをビジョンとして描いておられまして、その中で、多分、まだ途中段階なんだろう

うと思うんですが、最終形になったときに、本当にそういうことができるかどうか。あるいは、できるというようにもくろみというか、そういう予想があり得るのかどうか。もしできないとすると何がネックになっているか。そのあたりを教えていただけるといいなと思います。何かありますでしょうか。どなたに質問していいかわからないんですけど。

【北村局長】 非常に根幹に関わるご質問なんで、どうお答えしたらいいのかというのがあるんですけども、これは、大都市圏という表現の中での議論なのか、あるいは日本国という表現の中での議論なのかというのが、ある意味でいったらちょっとまぜこぜになっている部分があるかと思っています。大都市圏も日本国の一員であることは事実ですんで、前回のヒアリングのときの議事録を読ませていただきますと、何か成果の指標化みたいなお話があったように思っているんですけども、結局、その成果の指標をどういったところの局面に置いていくかによって、今の先生のご質問に応えるスタンスががらっと変わってしまうという部分があるかと思っています。

私ども、ここの5人、これ以外にも政令市たくさんございますけども、ある意味で政令市の行政体に携わっている職員は、政令市が減れば日本が減びるということの気概を持ちながら、その中で政令市がより発展していくため、変な言い方ですけども、確かに松下さんがおっしゃっているように、仲良く育てていても、いつかは神戸市を追い落としてやろうという思惑もあって。(笑)

【松下委員】 そこまでは。

【北村局長】 すいません、そういうのはあると思うんですよ、分野的には。そういう部分を含めて、一人だけ生き残るという意味じゃなしに、それが日本の成長といいますか、再生ということは、ちょっと失礼な言い方になるかもしれませんが、世界の中の日本を確立していく。そういった意味では非常に重要なことではないかなと思っています。すみません、お答えの部分、いろいろな角度から答えようとする非常に極端な物の言い方になってしまいますので、ちょっと漠とした言い方で申しわけないんですけども。

【浅見委員】 役割分担をするということは、実際に具体例があるのでかえって弊害があるんですけども、例えばある空港はもうローカル空港にしてしまって、その部分については別な形である種連携するとか、補てんするみたいな、そのような仕組み。これは、片方が諦めるというのではなかなか済まない仕組みなので、例えば財源的なものを一体的に動かすとか、そのようなことまでできないと合意形成にはなかなか至らないんじゃないかと思うんですね。私は、そういうのが必要じゃないかという意味で伺っていたん

ですけれども。

【北村局長】 すいません、私なりに理解させていただいてお答えさせていただきますと、おそらく今、先生おっしゃったような都市インフラ、あるいは国のインフラをどう使っていくかという観点と、先ほどの松下委員がおっしゃられた都市機能として何を持つべきかという部分は違うのかなど。都市インフラは、あくまでもいかに効率的にそれを運用していくか、あるいは利活用していくかということをベースにやっていかなければならないかなど思っております。都市機能のほうは、基本的には重複しても可ではないのかと。つまり、人間の生活、すみません、大阪で仕事をさせていただいていますんで、大阪城をつくった人の話を出しますと、豊臣秀吉は「起きて半畳、寝て一畳」、この世界の中で生活をしている限りにおいて、やはり行動権といいますか、それが限られてくる。とすれば、都市機能としては、おそらく99%近くは、どの大都市も備えるべき機能というのがあって、その上の残りの1%のところ、どういった差をつけていくのか。環境とかエネルギーという部分は、実はベースの機能として、それぞれの都市が持たなければならない機能としてある。それは、使う側とつくる側と両方ありますけども、使う側としては、当然、ベースとして省エネルギーとか、そういった目を持たなければならない。そういった部分で、ちょっと今のお答えになっているかどうかあれですけど、インフラと、そういう都市機能といった部分は、ちょっと分けて議論をしていく必要があるかなというふうに思っています。

【浅見委員】 ありがとうございます。もう一つ、ちょっと伺いたいんですが、各都市さん、具体的に名称を出したか、出さないかは別として、大都市制度について言及されたように私は理解したんですが、大都市制度を提案されるときに、つまり、現状では問題が非常にあるということなんだと思うんですけれども、一番ネックになっていることは何なのか。こういう言い方をしてはなんですが、例えば都道府県に財源をとられちゃっているということなのか、それとも権限としてあまりに弱過ぎるということなのか。どういった部分が一番求めているところなのかというのを教えていただければと思います。

【後藤部長】 大都市制度で問題というのは、19都市があるわけですけど、政令市が集まっていろいろ研究しております。そういう中で、私、最後に付言した大都市制度の確立をということで、毎年のように要望しております。要するに、何がねらいかと申し上げますと、1つは重複行政ですね。二重行政です。はこものにしろ、早い話が大阪府と大阪市、名古屋市と愛知県、同じようなことをダブルで投資していることが1つあるというこ

とですね。そういう無駄を省くというのが1つ。

もう一つは、権限が、政令市というのは特例的に与えられている部分しかございませんので、基本的には普通の市並みの権限なんですよね。許認可という、大分、権限移譲されてまいりましたが、そういう独自に自由度がないということですね。何をやるにしても県、あるいは国のほうにお伺いを立てなければいかんという国の関与、申し上げて申しわけないですけど、必要な関与もございますので、それをすべて否定するつもりはございませんが、その辺の経費の点もございまして、それから、何にも増して、今の不透明な経済情勢の中で、緊急経済対策とか、そういったものを打っていくためには迅速な対応が必要と。行政は、やはり経済界、産業界とのスピード感が全然違うだろうと。今現在、3層構造でございます。国をトップにしまして、都道府県と市町村があるわけですけど、やはりシンプルな2層構造にすべきだろうと。

これは、道州制につながるわけでございますが、基礎的自治体ということと国、そのベースになりますのは国の関与と基礎的自治体の役割を明確に区分するということですね。よく言われますように国防とか外交、こういうベーシックな部分、あるいは国民全国あまねくセーフティーネットを設けるとか、そういったものはナショナルミニマムとしてやっていくべきだろうと。それ以外は、やはり近接性の原則ということで、住民の身近な行政体である基礎的自治体が行うべきであろう。そのために権限と税源を大幅に移そうじゃないか。そういう中で大都市制度をまず確立するというところで、特別自治市というものを提案している。

ちなみに財源で申し上げますと、これ、名古屋市で恐縮でございますが、税収ということで申し上げますと、名古屋市内から上がっておりますのが2兆7,000億でございます。その中で5,000億ぐらいが市に直接市民税、法人税で入ってくるんですけど、そのほか県税、あるいは国税ということで一たん行くわけですよね。それが環流してきまして、2,000億ほどバックしてきます。したがって、2兆7,000億のうち7,000億が名古屋市が最終的に使えるお金になるというデータがございます。特に、ここに並んでいる大都市はそうですけど、大都市としての機能を備えるため、例えば端的な例、地下鉄とか、公費的なインフラになっています。大都市特有の行政需要がございます。そういったところの財源が脆弱でございますので、そういった点でも、地元から上がったのは地元で使えるようなシステムにすべきだろうと。その際に、富める市という言い方は語弊がありますが、収入があまり上がらない、財政力指数の小さいところもございまして、その

辺は垂直配分じゃなくて、水平で配分するような調整機能が望ましいんじゃないか。国へ一たん行って、垂直的に交付金でおりにてくるということじゃなくて、域内で組織をつくって分配できるようなシステムをつくれなかと、こういう内容も含んでおります。

以上でございます。

【浅見委員】 ありがとうございます。ほかに何かございますでしょうか。よろしいですか。ありがとうございました。

それでは、本日の議題については意見交換が終わりましたので、以上とさせていただきます。何か事務局のほうからありますでしょうか。よろしいですか。

【小玉課長補佐】 では、事務局からご説明させていただきます。

今後のスケジュールについてなんですけども、資料7をご覧ください。

次回第4回ですが、11月4日木曜日10時から、経済団体からのヒアリングを予定していきまして、具体的に経団連、関経連、中経連の方からのヒアリングを予定しております。

その次の日、第5回、11月5日、論点整理、あと第6回、第7回と記載のとおり予定しておりますので、よろしくお願いたします。

次回の正式な開催通知につきましては、また別途送付させていただきます。また、本日、お配りしました資料につきましては、机の上に置いていただければ郵送させていただきますと思います。

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 —