

国土審議会第6回大都市圏制度調査専門委員会 議事概要

1. 日時：平成18年6月30日（金）15:00～17:00
2. 場所：中央合同庁舎3号館11階特別会議室
3. 出席委員：
林良嗣委員長、浅見委員、石川委員、大河原委員、高橋委員、内藤委員、中川委員、林宜嗣委員、吉沢委員（計9名）
4. 議事（概要）
議題1「日本経済の成長エンジンとしての都市の役割」（大河原委員説明）
議題2「日本経済を牽引する活動エンジンについて（製造業からの視点）」（吉沢委員説明）
議題3 日本経済を牽引する活力エンジンについて（事務局）
5. 主な発言内容
○ 日本経済の成長エンジンとしての都市の役割について（大河原委員説明）
 - ・ 東京都市圏は世界の主要大都市圏と比べて人口規模が世界最大。日本は大都市圏に居住する比率が高い。世界に例を見ないほど人口の都市集中が進んでいる。
 - ・ アメリカでは大企業が必ずしも巨大都市に本社を置いているわけではなく、創業地等への立地もみられるが、日本は東京へ本社を置く企業が多い。企業の中核管理機構が東京都市圏（東京都）へ集中している。東京に本社を置かざるを得ない状況にあるともいえる。
 - ・ 日本は狭い国土に大都市圏が形成され、それを強固な都市鉄道網（地下鉄）で支え、また各都市間を結ぶ交通網が高いレベルで整備されていることが密度の濃い経済活動を生み出している。
 - ・ 東京、大阪、名古屋などの大都市圏に人口や経済活動が集積し、コンパクトな国土構造を持つ日本の国土構造の特徴をさらに引き出すためには、人口周密地域の環境面を含めた社会基盤整備が重要。
 - ・ 人口の4割以上が居住する都市圏において居住、就業等トータルに暮らしを向上させる施策を実施すること、すなわち日本の多数の幸せにつながる施策を実施することは政府の役割ではないか。
 - ・ 日本は混合経済であり、公共部門のもつ役割は大きい。ただし、地域格差を強調して「均衡ある国土の発展」を進めることは公的部門の効率を阻害するおそれがあるのではないか。
 - ・ 計画が現在の東京を形成したとは考えていない。計画があるからそれを実現するわけではなく、また政府が望ましい将来像を描きそこに誘導しようとしても実現するわけでもない。鉄道など都市の交通インフラも多くは民間主体が整備したものであり、その中で政府は複々線化や特別料金等を通じて問題解決に取り組んできた。今後もピークロードプライシング等知恵を使うべき。

（委員からの発言）

 - ・ 資料表1で示している「世界の主要大都市圏の人口」を面的な広がりでは把握するこ

とができれば都市構造をより明確にとらえることができるのではないか。都市によりその背景が大きく異なる。

- ・ ニューヨークのリージョナルプランでは産業・経済も空間プランニングに連動させ、活性化を図っている。世界の主要大都市圏において経済活動を広域政策にどう位置付けてきたのかレビューすると都市とエンジン（経済・産業）との関係がわかるのではないか。
 - ・ 経済集積等現在の東京圏の都市構造は、計画による意図的な規制や誘導によりもたらされたというよりも、市場における立地選択の結果、集積が集積を呼ぶ形でマーケットが都市を形成したといえるのではないか。
 - ・ 効率的に大量輸送を行う都市内鉄道網の整備が現在の東京の効率・集積に寄与してきた。鉄道、公園等、政府がインフラ整備を進める上で、ビジョンの共有・調整を図るという観点で大都市圏計画は意義があると考えられる。
 - ・ 政府は経済活動の立地等について判断に足りる正確な情報を有していないため、将来ビジョンをパターンリスティックに押しつけることは不可能。公共財提供者の立場から、政府が道路等のインフラを整備する際に将来ビジョンを持つことは当然であり、そのため計画を策定し、主体間のすりあわせを行うことは重要である。
 - ・ 都市の経済活動を人口のみを指標として判断してもよいのか。どれだけ付加価値を生み出したかという分析があればよいがデータが難しい。
 - ・ 東京の経済活動は東京のみで完結するものではなく地方の生産現場でまかなわれているという関係を理解する必要がある。都市部の問題が地方に影響が及ばないことはなく、大都市圏の問題を大都市圏のみで解決することは難しいのではないか。
 - ・ マーケットのみで都市の集積が形成されたわけではなく、特に日本の場合には政府による立地規制が厳しく、また地方分権がそれほど進んでいないということも集積・集中を促す要因になったのではないか。大都市圏の動向を市場における選択のみから判断することは難しいのではないか。
 - ・ 人が住まなければ地域もなく、地域がなければ国もないため、「均衡ある国土の発展」という目標は悪いものではない。強いて言えば手段に問題があったのではないか。
- 日本経済を牽引する活動エンジンについて（製造業からの視点）（吉沢委員説明）
- ・ 近年、製造業では、製造拠点と研究開発部門の直結、ロボット等の利用により製造費の削減、製造ノウハウの流出防止、商品開発のスピードの重要性、中小企業の高い技術力を背景として、製造部門の国内回帰が進んでいる。
 - ・ 製造業の競争力の源泉は、各地域の工場において、顧客ニーズに的確に対応するため、日々現場改善を行っていること。必ずしも大都市圏に立地することが全てではない。一方、開発方針を策定する本社機能と商品開発を行う研究開発部門は、一体化がキーであり、大都市圏に立地される。
 - ・ 日本の製造業の強みは、組織的な生産、アイデアを組み合わせる力、一貫した造り込み技術（開発・製造・サービスの一貫製造技術）にある。また、日本の製造業は強みを活かし競争するため、国内において新製品の開発や高付加価値製品の量産を行い、アジアでは日本から基幹部品を供給し、汎用品の量産を行うような機能分担を行っている。
 - ・ 東京湾臨海部における産業立地の推移をみると、素材型産業の立地、その後の構造調整による低未利用地の活用等の動向を把握することができる。

- ・ 素材型産業は投下資本が大きく、生産拠点の移転、新規立地を決断するためのハードルは高い。
- ・ 今後の経済の活力エンジンの活性化のためには、環境調和型・省エネ型の追及、物流・人流コストの削減、災害に強い経営基盤の構築、次世代の人材育成が重要となる。
- ・ 経済産業省「新経済成長戦略（骨子）」（H18.6）では、これまで製造業を単独の経済成長エンジンとみなしていたが、製造業とサービス産業が「双発エンジン」であることを指摘し、国際競争力の強化、地域活性化等の方向性を示している。

○ 日本経済を牽引する活力エンジンについて（事務局より説明）

（委員からの発言）

- ・ これまでの各種計画・施策においてどのように工場立地を進めることができたのか、経年的な変化を分析することにより都市開発区域等の必要性の議論ができるのではないか。
- ・ ベイ法は震災等もありうまく進まなかったが、今後役に立つ仕組みではないか。広範囲でなくとも、具体の地域にパッケージで施策を推進する仕組みがあってもよいのではないか。
- ・ 政策のパッケージを考えるために、実施施策となるツール（素材）を示してほしい。
- ・ 資料3 p 5の都市開発区域等の必要性についての考察は重要な論点だが、これらの点に係る政策の必要性の是非を判断するための適切なデータが示されていない。客観的な議論を行うため、判断ができるデータを示してほしい。

（以上）