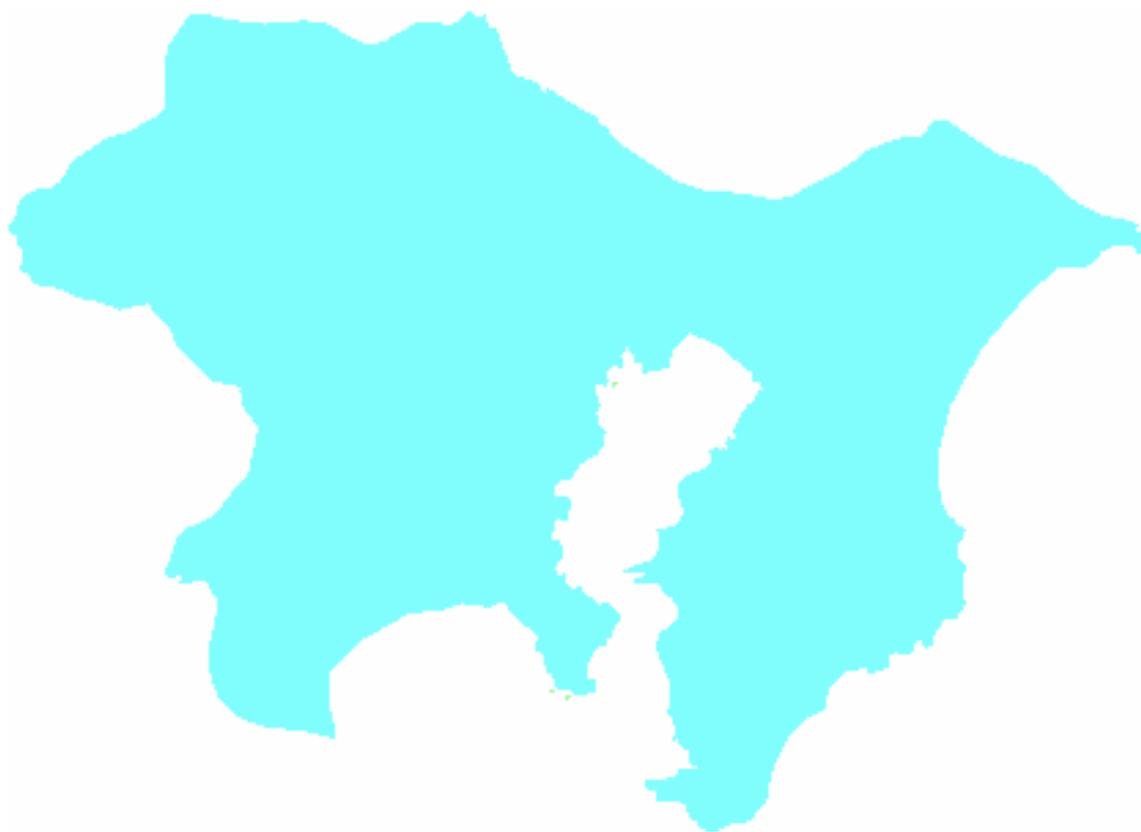


第2回首都圏連合フォーラム 報告書



八都県市首脳会議

目 次

プログラム	1
出席者	2
議事録	5
1 座長あいさつ	7
2 意見交換	9
（1）社会資本整備	9
（2）環境問題	29
3 まとめ	39
「第2回首都圏連合フォーラム」宣言	45

首都圏連合フォーラムの開催趣旨

今後の首都圏における連携施策に取り組むため、八都県市の首脳と経済界の代表等民間の方たちなどによるフォーラムを設置し、行政と民間の取組状況を踏まえ、幅広く率直な意見交換等を行います。

八都県市首脳会議について

1 構成員

埼玉県知事、千葉県知事、東京都知事、神奈川県知事、横浜市長、川崎市長、千葉市長、さいたま市長

2 経緯

昭和54年(1979年)に六都県市首脳会議として発足し、平成4年に千葉市長が加入、平成15年にさいたま市長が加入し、現在の八都県市首脳会議となりました。

3 会議の目的

八都県市の知事及び市長が長期的展望のもとに、共有する膨大な地域活力を生かし、人間生活の総合的条件の向上を図るため共同して広域的課題に積極的に取り組むことを目的としています。

プログラム

<日時>平成19年11月12日(月)

13時45分～15時45分

<会場>ディズニーアンバサダーホテル

1 開 会

2 あいさつ

3 意見交換

(1) 社会資本整備

(2) 環境問題

4 まとめ

「第2回首都圏連合フォーラム」宣言

5 閉 会



出席者

地域経済団体の代表

(敬称略)

かわもと よし ひこ
川本 宜彦

埼玉県商工会議所連合会会頭・さいたま商工会議所会頭

2006年から現職。ガスワングループ社主兼(株)サイサン取締役会長。(財)サイサン環境保全基金理事長、(社)日本エルピーガス連合会会長、(社)埼玉県LPガス協会会長。

ちば しげ たね
千葉 滋胤

千葉県商工会議所連合会会長・千葉商工会議所会頭

2000年から現職。(株)ケーブルネットワーク千葉取締役会長。(財)千葉市国際交流協会理事長、(財)千葉県産業振興センター副会長、(財)ちば国際コンベンションビュロー副会長、ジェトロ「千葉貿易情報センター」会長。

おか むら ただし
岡村 正

東京都商工会議所連合会会長・東京商工会議所会頭

2007年から現職。(株)東芝取締役会長。関東商工会議所連合会会長、日本工業標準調査会会長、子育て応援とうきょう会議会長、(社福)東京都共同募金会会長。

うえ の たかし
上野 孝

神奈川県商工会議所連合会会頭・横浜商工会議所会頭

2006年から現職。上野トランステック(株) 代表取締役会長兼 CEO。日本商工会議所副会頭、特別法人日本内航海運組合総連合会会長、(財)横浜開港150周年協会会長。

代理出席 横田 和浩 神奈川県商工会議所連合会専務理事

にし おか ひろ し
西岡 浩史

川崎商工会議所会頭

2007年から現職。(株)東芝顧問。川崎市産業人材育成協議会会長、川崎ものづくりブランド推進協議会会長、かわさきイノベーション連絡協議会会長、かわさき名産品認定事業実行委員会委員長、(財)神奈川中小企業センター理事。

有識者

(敬称略・50音順)

た なか じゅんいちろう
田中 順一郎

東京商工会議所首都圏問題委員会委員長、三井不動産㈱常任相談役

1951年三井不動産㈱入社、1987年代表取締役社長、1998年代表取締役会長。日本商工会議所特別顧問、東京商工会議所特別顧問、(社)首都圏不動産公正取引協議会会長、不動産公正取引協議会連合会会長、不動産団体連合会会長、(財)東京観光財団理事長。

もり ち しげる
森地 茂

政策研究大学院大学教授、(財)運輸政策研究機構副会長・運輸政策研究所所長

2004年より現職。東京大学名誉教授、東京工業大学名誉教授、国土交通省国土審議会会長代理・計画部長、国土交通省社会資本整備審議会会長代理・委員、国土交通省交通政策審議会委員、国土交通省国土開発幹線自動車道建設会議委員、横浜市都市計画審議会会長。

やす い いたる
安井 至

国際連合大学副学長

2003年より現職。国連大学において「環境と持続可能な開発プログラム」担当。日本セラミックス協会、環境科学会、東京大学出版会などの理事多数を歴任。現在、日本LCA学会副会長、社団法人ニューガラスフォーラム特別会員、社団法人未踏科学技術協会「CO₂削減対策調査委員会」委員等ほか多数を務める。東京大学名誉教授。

八都県市首脳

うえ だ きよ し
上 田 清 司 (埼玉県知事)

どう もと あき こ
堂 本 暁 子 (千葉県知事)

いし はら しん たらう
石 原 慎 太郎 (東京都知事)

まつ さわ しげ ふみ
松 沢 成 文 (神奈川県知事)

なか だ ひろし
中 田 宏 (横浜市長)

あ べ たか お
阿 部 孝 夫 (川崎市長)

つる おか けい いち
鶴 岡 啓 一 (千葉市長)

あい かわ そう いち
相 川 宗 一 (さいたま市長)

議事録

1 座長あいさつ

千葉県知事 堂本 暁子

皆様、ようこそ千葉へお越しくださいました。私たち行政では、午前中に会議を持ちまして、横浜に続き、今回、千葉でこのような形での第2回連合フォーラムを持たせていただくことになりました。ここは、千葉の非常に大きな集客施設でございます東京ディズニーランドの真向かいのホテルで、よろしければ帰りに寄っていただいてもという話が出るようなところでございます。

中央ではテロ特措法などのいろいろな問題がございます、まさに今、議論の真っ最中かと思いますが、そのような動きの中で、私ども首都圏として共通した課題について十分にここで話し合うチャンスがあるということは大変有意義な、時宜を得たものと思えます。

国においては地方と都市という分け方で考えておられるようですが、首都圏としては、いろいろな形での生活の問題、高齢化の問題、あるいは交通の問題、インフラの問題、数え出したら切りがないほどの問題がございます。よって、財政的な格差だけで仕切られるのではなくて、もっと首都圏としてのあり方、それは国の形を変えるところまで大きな問題であろうかと思えますので、このように行政の側と、そして経済界の皆様方と一緒に話ができることは大変有意義だと思っております。

例えば首都圏のインフラなどについても、私どもは決して満足はしておりません。3環状道路については何度も何度も陳情を行っておりますが、遅々として進まない。これをばらばらにやっても、なかなか動かないものでございますので、できるだけ動かしたいということで、私たちの総意を結集する場だと思っております。地震などの防災対策、それから東京都がリードしていただきましたが、ディーゼル車対策、それから今は環境問題、これはばらばらにやっても余り意味がございませんので、今日の議題の1つでございます環境問題について、広域的な課題に一体となって取り組み、そして具体的な成果を上げたい。ただお題目を言うだけではなくて、具体的に動かさなければ意味がないと思っております。

そして、国際競争がこれだけ激化している中、私たちはグローバルイゼーションの中で

国を頼るよりも、自治体、あるいは首都圏として、世界にどう対峙していくのか、向かっていくのか。そこで調和をとり、世界と共生していくものもございませし、例えば環境のようなものは、同時に、そこで競争をしていかなければならない立場だと思ひます。そのようなときに、その競争力というものをきちっとしていきたい。そのためには、我が国の人口の大体3割を占める首都圏が日本をリードする立場と同時に世界の中での首都圏ということ、今日の会議を持たせていただければと思ひております。

今日はテーマが2つございまして、1つ目が社会資本整備についてでございます。現在、国土形成計画、それから社会資本整備重点計画策定といった動きが国でございませ。次に、環境問題については、地球の温暖化についての対策が、今度、洞爺湖開催で準備されておりますG8サミットの重要課題でございますので、これもまた、大変時宜を得たものと思ひております。この2つのテーマについて、今日は皆様の自由で闊達で大胆な意見交換をお願いしたいと思ひております。

最後に、このフォーラムが首都圏において今後の広域連携の大きなきっかけになることを祈念いたしまして、皆様と常に話ができる関係を構築できることが大事だと思ひておりますので、そのことをお願い申し上げて、あいさつとさせていただきます。どうもありがとうございました。

2 意見交換

総括座長（堂本千葉県知事）

それでは、今回新たに参加くださいましたメンバーのご紹介から始めたいと思います。
東京都商工会議所連合会会長、東京商工会議所の岡村正会頭が初めてでいらっしゃいます。よろしくお願いいたします。

それから、川崎商工会議所の西岡浩史会頭、どうぞよろしくお願いいたします。
社会資本整備関係の、政策研究大学院大学教授でいらっしゃいます森地茂様です。
環境問題関係の、国際連合大学副学長でいらっしゃいます安井至様にもご参加いただいております。ありがとうございます。

以上が、今回、第2回目に新しくご参加いただいた皆様でございます。

今日は神奈川県商工会議所連合会の上野会頭さんをご欠席でございます。代理として、専務理事の横田和浩様をご出席でいらっしゃいます。

それでは、最初の議題でございます社会資本整備につきまして、千葉県商工会議所連合会の千葉会長に座長をお願いいたします。

(1) 社会資本整備

社会資本整備テーマ座長（千葉千葉県商工会議所連合会会長）

座長を仰せつかりました千葉県商工会議所連合会の千葉でございます。

ご存じのように、きょうは2つのテーマで、第1番目のテーマの社会資本整備関係が約1時間あるかないかの時間でございます。テーマが大きい割には時間がなくて、皆さんのご意見をどこまで、また、座長としてまとめられるか判りませんが、よろしくご協力のほどを申し上げます。

社会資本整備の問題提起につきましては、かねてから東京圏の社会インフラ整備などの観点から、国や関係各機関に対して政策提言、要望を行っている東京商工会議所の首都圏問題委員会委員長、東京商工会議所特別顧問の田中順一郎様に基調のお話を承りたいと思います。よろしくお願いいたします。

田中（東京商工会議所首都圏問題委員会委員長）

ただいまご指名を頂戴いたしました東京商工会議所の首都圏問題委員長を務めておりま

す田中でございます。

私は、昨年もこのフォーラムに参加をさせていただきました。今年は、首都圏の魅力を高めるための社会資本整備の問題提起の役目を頂戴いたしました。皆様方のところに附属資料として「首都圏の魅力を高めるための社会資本整備」というものが渡っていると思いますが、それをご参照いただきたいと思います。

我が国は、今、本格的な人口減少時代に突入するところでございますが、財政赤字や年金の問題など、今後の財政経済成長を阻害しかねないさまざまな課題に直面しております。これらの課題を克服し、激しい国際競争の中で我が国の持続的な経済成長を実現するためには、イノベーションによる生産性の向上、アジアとともに成長するメカニズムの構築、非製造業の改革による新たな市場創出などが必要不可欠でございます。

そのためには、お手元資料の「目指すべき方向性」というところがございますが、そのとおり、牽引役となる首都圏がアジア地域での中枢拠点としてのプレゼンスを確立することが急務であると存じます。今月初めに発表されました世界経済フォーラムの2007年世界競争力調査の総合順位でも、我が国は昨年の5位から8位へと後退をいたしておりますが、そもそも首都圏（1都6県）それ自体のGDPというのは、ついこの間までイギリスやフランスを長い間上回って凌駕していたわけでございますけれども、ちょうど2002年（平成14年）をもって軽く抜き去られたわけでございます。

そのために、お手元資料の「目指すべき方向性」にございますような、牽引役となる首都圏がアジア全域で中枢拠点としてのプレゼンスを確立することが急務であると考えられるわけです。我が国が世界の中で勝ち残るための国家戦略として、首都圏の魅力を高めるための社会資本整備に集中的に取り組まなければならないことでございます。しかるに、我が国がバブル崩壊以降の失われた15年のトンネルを抜け出してみれば、国策として巨大なインフラ整備を進めてきたアジア諸国が目覚ましい成長を遂げております。アジアにおける中枢機能もそちらにシフトしつつあるというのが現状であります。ハブ機能というの、日本からアジアの諸国へ出て行って、我々のほうはスポーク機能になってきていると考えられるわけであります。その大きな原因の1つが、成長著しいアジア各国に比べて首都圏の社会資本整備が大きく遅れていることによるものであることは言うまでもございませぬ。激化する国際競争に打ち勝つには、もはや一刻の猶予も許されない状況であることを経済界として強く申し上げたいと思うわけでございます。

その遅れを取り戻すべく、次の課題に書かれているように、そういう事実が実施、計画

されるわけでございますけれども、世界からの人や物の受け入れ拠点や国内に拠点を構える企業や働く人や暮らす人の活動を支えるネットワークを少しでも早く整備して、ハード面、ソフト面で国際的にも優位性を備えた首都圏でなければ、我が国の成長エンジンはその力を発揮することができないわけでございます。

意見交換のポイントとしては4つご提案しておりますが、一言で申し上げれば、基幹インフラの全体最適化とネットワーク、そして広域連携のさらなる強化ということでございます。

1番目は、世界との交流拠点になる首都圏の4つの空港、成田、羽田、横田、百里でございますけれども、全体として最大限の効果が生まれるように機能分担し、その役割を踏まえて空港アクセスや運営方法を考えていくべきではないかということでございます。先日、米軍の横田基地を見学させていただきました。東京駅からは1時間以上かかりますが、首都圏西部からは大変近く、アクセスを多少整えれば、羽田や成田の容量緩和にかなり役立つのではないかと、無駄な人の移動を減らすことができるのではないかと考えた次第でございます。

2番目の道路に関しましては、首都圏として早急につくるべき路線はおおむね共通のコンセンサスがあると思うのですが、なかなか前に進まない。これを早く進めるための取り組み方、また、首都高は距離別料金に移行するそうですが、人流、物流を円滑にするための広域的な料金体系のあり方を首都高以外もあわせて考えなければならないと思います。

3番目は、羽田空港と4つの大きな港湾、東京、川崎、横浜、千葉、そして居住人口も増えてきている東京湾岸の最適利用についてであります。羽田再拡張後の航空需要、あるいは東京湾の海上コンテナの増加が予想される一方、都市空間や観光資源としてのポテンシャルも高い東京湾を首都圏共有の限られた都市資源と考え、東京湾における空港機能、港湾機能のあり方といった視点で、組織横断、地域横断的に今後の利活用や機能配置を考えていくような仕組みができないだろうかということでございます。

4番目にあるように、自治体単位で運営されている港湾運営の広域的な一元化を視野に入れた連携強化などを考えていくべきなのではないでしょうか。例えば東京湾ポートオーソリティといったようなものをどういうふうにつくっていくかということではないかと思っております。

少々持ち時間を超えましたが、あとは皆様のご意見を伺いながら進めていただきたいと思います。

社会資本整備テーマ座長（千葉千葉県商工会議所連合会会長）

どうもありがとうございました。

ただ今、田中様からの1つの提起ということでございますけれども、日本の三大都市圏のトップであります首都圏、東京都の中でオリンピック等を含めまして、今後の地域の中での考え方というものを既に発表されておりますけれども、社会資本整備について、東京都の石原知事さんからお話を承りたいと思います。

石原（東京都知事）

国力の維持というのは経済の順調な成長ということでありましょうが、そのために必要なインフラというのは幾つかあると思います。そのことで、先ほど午前中の会議でも少し触れましたが、まず1つ、神奈川県、東京都、千葉県が共有している東京湾のユーティリティというものを私はもっと考えないといけないと思う。

特に物資の流通というのは非常に大事なことでありまして、私は先般、シンガポールを視察しまして愕然としたのですが、今ではコンテナの荷さばきの量の一番多いシンガポールは、ソフトもハードも全部日本製です。バンド、ハーバーにはほとんど人がおりません。実に迅速に機械的に荷さばきが行われていまして、また、そこでさばかれる荷物のうち、キャリアでトラックに乗せて運ぶコンテナの数は0.0何%しかない。シンガポールは小さな国ですし、隣のマレーシアも、経済事情というのはそれほどでもない国で、あとは全部、あそこは荷さばきをするだけなんです。全部、日本製のソフトとハードで。センターに行きますと、二、三十人が部屋の中でコントロールしている。

本当に日本は情けない話で、今では釜山とか、その他、外国に量を奪われているわけですが、例えば今度できました本牧のコンテナバースも水深が浅くて、これから活躍する大型のコンテナ船は着きません。既にある東京や千葉のコンテナバースも水深が浅くてだめで、こういったことも積極的に考えるべきだと思いますし、これは私は素人でわかりませんが、国際金融のセンターというのは、かつて兜町でやられた、手を振って暗号で送って売り買いする、ああいう作業がなくなったわけです。最低限、どういうインフラが必要かわかりませんが、これは私たちがじたばたするよりも国が考えるべきですけれども、どうも国の政治家にも官僚にも、この問題に対する危機感があまりない。

それからもう1つは、やっぱり時間的、空間的に世界が狭くなった今日、国際的に空からのアクセスというのは不可欠なものでしょうけれども、これが圧倒的に足りない。堂本知事さんも成田の問題で随分苦労しておられますが、成田もまだまだ完全とは言えない出

来具合で、羽田も、私は、亀井静香君が政調会長のときに強引に呼びつけて、やっと3年後ですか、D滑走路ができますけれども、これでも足りません。ですから、羽田は国際化しますが、その分のキャパシティーは横田に移そうと思って、ずっとやっているんです。

ロードマップで、この10月が1年間の期限ということで、まだこれから審議を継続いたしますけれども、ここに来てアメリカがけしからんことは、交渉当事者の軍人、つまり役人ですね、やはり自分の持ち分を減らしたくないので、わけのわからん反対を唱えまして、会議が急に難航し出しました。しかし大事なことは、小泉総理とブッシュ大統領がクロフォードで、国際線のキャパシティーというものは国力の維持のために絶対必要なんだと。ほかの基地と違って、横田は使っていないんだから、有事のときは別ですけども、平時はとにかく軍民共用させよう、しよう、そのフィージビリティについて協議しようということの合意で始まったわけですけども、これが現実はどう使うかということになりますと、わけのわからん反対をしまして、これは論破する自信がございますが。現に向こうの、私たちが雇いましたコンサルタントの幹部には、前の前の日本の総司令官もいたりしまして、その人たちが、交渉の中でのアメリカ側の言い分はちょっとオーバーステートメントで、これは幾らでもひっくり返しますというような話もしています。いずれにしろ、これはぜひ皆様のご協力をいただきたいし、関東の近県、神奈川県、山梨県、長野県も非常に熱心に協賛してくださっているので、これは経済界の方々も経済的な見地で、ぜひ横田の必要性を国にも積極的に説いていただきたい。

というのは、私の友人がたまたまアメリカ商工会議所の会頭でトーマス・ドナヒューという男ですが、アメリカの経済界というのはばらばらに散らばっていますが、ニューヨークとワシントンで私のために幹部の会合をしてくれましたときに、私が横田の軍民共用ということを主張しましたら、一番強い理解を持ってくれたのはアメリカの経済人でありませぬ。彼に言わせると、日本にビッグビジネスができて、その交渉に出向こうと思っても、自分たちが持っているプライベートのジェットでは、とにかく飛行場のキャパシティーが狭いので、2カ月前に申請しないと着けない。私たちが幹部で飛行機の中で会議して飛びたいんだけど、ファーストクラスを借り切っても盗聴される恐れがありますから何となく不安で、やっぱり自分の飛行機で飛びたい。でも、それができないということで、絶対に日米関係のためには必要だという協賛を示してくれています。そういう経緯で今に至っておりますけれども、これからいろいろ難航する可能性のあるこの協議をですね、特に経済界の方々が政治を突き上げて動かす努力をいただきたいということを、改めて切にお

願います。ちょっと長くなりまして、失礼しました。

社会資本整備テーマ座長（千葉千葉県商工会議所連合会会長）

どうもありがとうございました。

それでは、前回開催いただいた神奈川県ではいろいろなプロジェクトも既に発表されておりますが、松沢知事さん、よろしくお願いたします。

松沢（神奈川県知事）

神奈川県知事の松沢でございます。

皆様のもとにA4の横長の「羽田・成田リニア新線構想」という簡単な資料をお配りしましたので、ご覧いただきたいと思っております。

まず、1ページ目ですが、先ほどもお話がありましたように、首都圏における空港機能強化というのは最重要課題であると言ってもよいと思っております。首都圏は3,400万人の人口と160兆円の域内総生産を有しております、これは韓国の2倍の経済規模であります。首都圏には、域内の各都市を目的地とする旺盛な航空需要もございます。

次に、2ページをご覧ください。首都圏における空港機能の強化・充実は、中長期的課題と悠長なことを言っている場合ではなくて、最優先に取り組むべき国政上の最重要課題だと言えます。首都圏には羽田、成田、横田、百里と空港がございますが、とりわけ現存している、皆さんが使っている羽田、成田を一体的、有機的に運用することが極めて重要であります。そして、その機能としては、まず国際ゲートウェイ機能として、羽田、成田の両空港で国際ハブ空港の機能を担うこととして、羽田空港へ導入する国際線はASEAN諸国を含むアジア・太平洋地域の主要都市に就航させていく。そして、成田空港には、欧米など長距離の国際線を主に就航させる。次に、成田にも国内線を取り入れて、両空港に国内線と国際線の乗り継ぎ機能を確保して国内ネットワークの核とするという方向が必要であると考えております。

そのために、3ページをお開きいただきたいと思っておりますが、両空港を一体的、有機的に機能させる交通アクセス実現のための羽田・成田リニア新線構想を今日は提案したいと思います。これは横浜、川崎、東京、千葉、埼玉など、首都圏の業務核都市、中心都市と羽田、成田両空港、そして将来的には石原知事のおっしゃったように、横田の空港を結ぶことも考えられると思っておりますが、こうした地点を大深度地下のリニアモーターカーで結ぶ超高速鉄道を整備するというのがこの構想でございます。このリニアを使えば、例えば現状のアクセス時間が、羽田、成田の両空港ではバスで75分、鉄道で90分以上のものが、ここ

では21分30秒と書いてありますが、これは古い資料なもので、今の計算でいきますと、恐らく両空港直通だけですと10分ぐらいになると思います。また、主要都市間、例えば横浜 - 千葉間が鉄道で70分かかるところが恐らく15分以下に大幅に削減されると思います。こういう発想は海外では行われておりまして、例えば上海では浦東空港と市内の間でリニアモーターカーが運行されております。そして、2010年の上海万博に向けて、都心部にあります虹橋空港まで、この浦東空港から延伸させる計画が決まっております、これによって、両空港の間は今まで60分かかっていたのが何と15分以下に短縮されるわけでありませう。

次に、4ページをお開きください。羽田、成田と首都圏の業務核都市を超高速鉄道で結ぶという構想は、実は既に議論されたことがありまして、かつて1989年に核都市連絡環状高速鉄道構想として、国土庁と7都県市の共同で提案が行われております。この時点では、今後さらに検討すべき課題として、例えば用地費削減などの採算性、そしてリニア技術の導入、この2つが、実現するとなると大きな課題になると挙げられましたが、その後、大深度地下使用法の施行、リニア実用化への基盤技術の確立など、実現に向けて当時より状況が大きく前進してきております。

次に、5ページをお開きいただきたいと思いますが、リニアは地球環境に配慮した高速交通機関であります。自家用車利用から公共交通機関への利用転換を促すモーダルシフトの考え方に沿ったものであり、地球温暖化対策の面でも有効であります。また、この構想が実現すれば、首都圏における人の移動が自動車からリニアにかなりシフトして、首都高速道路の渋滞緩和にもつながると思われませう。

最後に、6ページをご覧ください。首都圏の広域交通ネットワークの整備を進める上で、このようなりニア新線は幾つもの効果があると思われませう。第1に、首都圏の空港機能の充実・強化に確実につながります。第2に、首都圏住民の空港アクセスをはじめとする利便性の飛躍的な向上につながります。第3には、首都圏の業務核都市の育成にもつながっていきます。そして、第4に、先ほど申し上げました、モーダルシフトによる地球環境保全への貢献という4つの課題を、ある意味で一挙に解決できる首都圏再生のための絶妙な切り札になり得ると考えております。現実のものとして議論を始める時期に来ていると考えまして、今日は提起をさせていただきます。

私からは以上であります。今後は首都圏の民間の皆さん、そして自治体の皆さんからのご意見をいただきながら、神奈川県としても、こうした構想を検討してまいりたいと考

えておりますので、皆様のご指導、ご鞭撻をよろしくお願いいたします。

以上でございます。

社会資本整備テーマ座長（千葉千葉県商工会議所連合会会長）

どうもありがとうございました。

それでは、続きまして埼玉の上田知事さんから、先ほど来出ております鉄道、道路、港湾、河川の問題等の有機的な活用の仕方、投資のあり方もいろいろ議題になったところでございますけれども、埼玉における創造的都市群、これもまた、3環状道路を中心にしまして、圏央道との関係もございまして、社会資本との絡みの中でひとつお話を賜りたいと思います。

上田（埼玉県知事）

埼玉県知事の上田でございます。

埼玉は、残念ながら海がありませんので、港湾との絡みの中では、どちらかといえば一方的に頼る形になりますが、逆に道路の部分では関越道、東北道、常磐道という、縦の東日本のラインが埼玉を貫通しておりますし、東京外郭環状道路は埼玉県のみが完成しているという状況で、圏央道の完成で東日本から西日本へのアクセス、また成田までのアクセス、こういった部分で大変重要な基盤整備が行われているところであります。そういう意味で、国土交通省が平成24年度までに開通するという年次を決めて計画を立てたことは画期的なことでありますので、こうした部分について高く評価するところであります。

何よりも最近見られることが、港湾の日本の地位がかなりダウンしているということでもあります。空港も大事でありますし、港湾も大変大事だと思います。何よりも道路のネットワーク、これはつながなければ意味がないと。そういう意味で、お互いに共通の課題として、道路の完成に向けてやっていきたいと思っております。

今、圏央道絡みで埼玉の状況のアイデアとして1つご紹介したいのが、田園都市産業ゾーンという形の中で、土地利用と環境配慮の考え方について新しい仕組みをつくって進めているところであります。圏央道の部分に関しては、埼玉では、一般的にこの地区はまだ田園地区であります。ここに無秩序にいろいろな開発をしてはまずいということで、インターチェンジの周辺に20ヘクタールぐらいのそれぞれの企業立地の空間づくりをして、2ページ目の屋敷林のイメージであります。こうした空間を、順次それぞれのインターチェンジ毎につくっていくという形にしております。

そして、周辺の乱開発を一切許さないという形で、4ページ目、先導モデル地区を選定

し重点的に支援するという形でやっております。例えば県の企業局が中心になって市町村との共同事業がありますし、それから、官民で連携してやっている部分と、都市再生機構の支援を中心とした形での区画整理だとか、いろんなニーズに合わせて、どちらかといえど我々とはばけて大東建託方式だと言っていますが、以前にたくさんつくって売れなくて困ったことがありましたので、ニーズに合わせて企業立地を進めていくという形を今とっております。そうすることによって、基本的には県としてのリスクを減らすという形と、そして何よりも企業の立地支援に関してスピードアップができるという形で、当然スピードアップは開発コストの削減にもつながりますので、そうした方針で今進めているところであります。こうしたあり方についても、あるいはまた、参考になるのかなと思っているところでありますので、ご紹介を申し上げたいと思います。

社会資本整備テーマ座長（千葉千葉県商工会議所連合会会長）

どうもありがとうございました。

それでは、同じ港と交通、運輸、空の問題を抱えております横浜の中田市長さんからお願いいいたします。

中田（横浜市長）

いずれの意見も大変重要であり、それぞれ共通の利益ですから、ぜひそういう意味においては経済界の人たちと一緒に発言をしていくべきだと思っておりますし、何よりも我々が意見を集約するというのは、一地方が言っているというのではなく、首都圏が日本にとって必要なことを言っている。ある意味では我々自身が活力を持てないということは、イコール、日本全体の問題なのだということをよく認識して今後も取り組んでいきたいと思っております。

特に羽田空港の件ですが、先ほど石原都知事からは横田の軍民共用の話もありましたし、また、石原都知事も含めて、羽田空港についてはこれまでも言及してまいりました。特に私は、この羽田空港の機能強化ということをこれまで再三、八都県市首脳サミットで持ち出しまして、思い起こせば、一番最初は3年前でしたか、4年前でしたか、「中央公論」に「羽田空港再国際化すべし」ということを出して、以来、この論をずっと言い続けてきました。あの当時、石原都知事も、横田の軍民共用の件をおっしゃっていて、それはいわば空域の問題もこれありという提起をされている中で、「中田君、羽田ばかり言うのはちょっと待てよ」と言われたこともありました。しかし、羽田の件は羽田の件で、軍民共用の件と一緒に同時並行でやっていきたいと思いますということで、これまでずっと言い続け

てきたのですが、間もなく第4滑走路ができる。そこにおいては、不思議なことに、私も横浜市、それから神奈川県、川崎市、さらには東京都は、国の第1種空港に対して金を出す、地方が国の事業に対して金を出すというおかしな話のみ込んだ上で早期着工を求めて、第4滑走路がようやく今できる数年前というタイムスケジュールになってきたのです。

果たして羽田空港の受益者というのは一体だれなのか。当時、扇千景国土交通大臣から、「皆さんは羽田空港の受益者だから」と言われて、しかし、受益者は我々だけですかと言いました。受益者というのは羽田空港全体を利用する人たちだという議論をしましたが、正直言って、原理原則から言えば、いまだに割り切れる話ではありません。しかし、第4滑走路を早くつくって早く国際化することが重要だというこの1点において、では、金を出しましょうということで合意をしたのです。これは千葉の堂本知事ともよく話をしますけれども、成田空港の否定では当然ないのであって、成田空港と羽田空港をむしろすみ分けて、国際航空需要にどうやって応えていくかということが重要であり、現実的に成田空港に対しては、乗り入れ希望の外国便はまだ40か国ほど並んでいるのです。一方で羽田空港は、これから先、第4滑走路ができた中において、首都圏から特に近隣の外国諸国に出ていけるようにすることが重要だという論を私は特に言っています。

これは先ほども申し上げたように、首都圏の問題だけではなくて、日本の問題なのです。なぜならば、例えば、福岡空港や広島空港からワシントンには飛んでいません。ニューヨークにも飛んでいません。あるいはロンドンにも飛んでいません。しかし、広島に限らず、福岡に限らず、札幌に限らず、あまたある空港がほとんど仁川には飛んでいるのです。そして、地方の空港は国際空港を名乗っているのです。国際空港と名乗りたいがために仁川だけには飛ばしているのです。結局、どうなるかというと、広島のビジネスマンも、札幌のビジネスマンも、福岡のビジネスマンも、みんな仁川に飛んで、仁川で乗り換えてアメリカに行く、ヨーロッパに行くという状況になっているのです。仁川の空港では国際線の中での乗換えですから、極めて便利です。ところが、福岡のビジネスマンが日本の空港で乗り換えるとなったら、羽田に飛んで、羽田から成田にリムジンバスで行ってと、こんなことをやっているから、日本のお金がどんどん外国キャリアの航空会社に流れていく。しかも、タイムロスであり、経済損失であり、外国から日本に来る人たちは減る。こういう状態で、私たちは今、どれほど多くの国益を失っているかという観点を考えなければいけないと思います。

先般、横浜商工会議所をはじめとした経済界の人たちが横浜市政改革フォーラムというのを開いてくれまして、その節、これを議題としたのですが、これは横浜市の利益などという話ではなく、日本全体の利益として、むしろ堂々と言っていくべきだと。そしてまた、仮にそういうことがきちっと実現できないのであれば、金の拠出についても考え直すべきではないかというぐらい、横浜の経済界の人たちはサポートをしてくれています。先ほども申し上げたとおり、堂本知事ともお話をしますが、決して成田空港を否定しているのではない。そうではなく、どうやって国際需要にこたえて、日本の活力を求めていくのかという1点において、ぜひここにいらっしゃる首都圏の経済界の皆さんも一緒にこの件をお願いしたいということを心からお伝えしたいと思います。

以上です。

社会資本整備テーマ座長（千葉千葉県商工会議所連合会会長）

どうもありがとうございました。

ちょうど時間も真ん中ぐらいを過ぎましたので、これからいろいろご発言いただきたいと思いますが、その前に首都圏社会資本整備について、政策研究大学院大学の森地先生からご発言を賜りたいと思います。よろしくをお願いします。

森地（政策研究大学院大学教授）

森地でございます。

今、地域格差の関係でいろんな議論がございますが、地域格差が起こったということ在国内の取り合いの問題と置きかえている、こういう議論がほとんどでございます。全く議論されていないのが、実態は、EUの中でも、このアジアでも、経済のグローバル化の結果、国家間の格差は縮小し、国家内の格差は拡大するという現象が生じている点であります。したがって、格差問題を何とかするためにはアジアの繁栄、要するに広域の繁栄をいかに地域に取り込むかという戦略をとらなきゃいけない。これは、ほとんど議論されていない。大変不思議なことでございます。

そういう意味で首都圏とか、あるいは地方の中核都市の集中を議論する意見があるんですが、そういうところは、むしろ今申し上げたアジアの繁栄を国内に取り込むゲートウェイであり、リーディングシティであり、そういうところを強化するということが本来の政策であって、その繁栄をさらに広域に広めていくためにどうしたらいいか、こういう議論をするべきなのだろうと思います。そういう意味で、今、それぞれの方のご発言には全く賛成でございます。

強いて申しますと、公共投資と民間投資の時間感覚のずれ、つまり二、三十年かかってやっている公共投資と、二、三年の景気変動を見て意思決定される民間投資とのずれですとか、あるいは地域の目標で、住民その他、考えておられるいろんなことと公共投資の間、の関係をどうシナリオ化していくのかというのが大変重要なんだろうと思います。それが今、国土形成計画で言われている広域地方計画の中で、具体的に地図上、時間軸上で今お話の事柄をどう入れていただけるか、こういうことが大変重要かと思えます。

そういう意味では、冒頭、田中さんのご指摘の4つのことが大変重要なポイントだと思います。あえて追加的な情報として、こんなことを申し上げたいと思います。例えば羽田の問題は議論がありますが、羽田、成田、幾ら足したって容量は足りない、こういうことになります。具体的には、既にマレーシアのローコストキャリアが日本に乗り入れるということになっております。韓国は日本をターゲットにして、新しく航空会社を2社設立するという申請が出ております。それから、中国も飛行機をたくさん買って、国内とアジアの中をどうつなぐかという行動がございますので、どうも国内で議論していることとアジアで起こっていることのずれがあるような気もいたします。

同じように道路に関しても、今ある構想を早く実現しなきゃいけないということは当然でございますが、例えば関越は本当に都心につながってなくていいのかとか、中央道は毎週あんなに込んでいるのを一体どう考えるのかとか、あるいは圏央道の成田から南側は一体どういう格好でその地域の発展、先ほどの上田知事のご発言と同じような格好の可能性をどうするのかと、まだ議論すべきことがたくさんあるような気がいたします。ぜひ中で合意をいただいて、広域地方計画の中に盛り込んでいただければと思う次第でございます。ありがとうございます。

社会資本整備テーマ座長（千葉千葉県商工会議所連合会会長）

どうもありがとうございました。

先ほど来、皆さん方、特に石原知事さんから、経済界からの問題意識、同時にアンガージュマンする、参加して突き上げをということがありましたけれども、着任早々でございますけれども、民間を代表して、日本商工会議所会頭で、東京商工会議所会頭でもある岡村会頭からご発言賜りたいと思います。

岡村（東京都商工会議所連合会会長）

ありがとうございます。今まで各知事、あるいは森地先生からのお話、に反論は全くありませんで、それを具体的にどう進めるか、ということのほう、がむしろ問題ではないか、と

いう気がいたします。さきほど中田市長が言われましたが、日本の国際競争力に都市競争力という概念が欠けているのではないかと。経済的には技術開発競争とか、あるいは産業別の国際競争力ということはよく言われますけれども、都市としての国際競争力の役割はどの辺にあるのか。単なるGDPだけの話ではないと私は思います。

上海市の諮問委員会というのがございまして、20年前から続いている、上海をいかにして国際競争力を持たせるか、海外の民間人から話を聞く会というのを毎年1回やりまして、つい2週間ほど前、私も出席してまいりましたけれども、話半分にしても、海外の対象の中に日本の首都圏が入ってない。むしろロンドン、ニューヨークあたりを対象にして、自分たちの都市をどうしようかという論じ方をしているということから見ますと、恐らく10年後の競争力は一体どうなっているかということを見ると非常に恐ろしいものがありますし、また、北京の空港なんかを見てみますと、これは先ほど石原知事からもお話がありましたように、プライベートジェットですとか、あるいはチャーター便がほとんど自由に入出りできるようになってきている。そういう意味で、日本の場合はビジネスとしてのインフラがそろっていない。そういうことを考えると、危機意識というのはこれからどうやって高めていくのかということで、10年後の海外の各都市の競争力強化に向けての動きをシミュレーションしてみて、果たして首都圏がどういう状態になっているのかということ、一度国民の皆様方にもしっかり認識をしていただくよう、ぜひこのフォーラムでやっていただければという気がしております。

東京商工会議所としては、そこはかなりポイントを置いておりまして、具体的には、今年、「世界都市・東京ビジョン」というのを発表いたしました。これは田中委員長が指揮をとられたわけですが、その中で、空港については4空港の機能分担をどうするか。成田、羽田、横田、百里とそれぞれの機能分担を明確にした上で、これから拡張計画をしっかりとさせていただきたいと思っておりますし、港湾について言いますと、やはりサービス、あるいはコストの面から見ても韓国に大幅に劣っているという、この現状をどう解決するかということは、ポートオーソリティというような仕組みで、一括管理して効率的な運用をしなければできないだろうと思っております。道路については、先ほど各知事からお話がありましたとおり、外環の問題、それから鉄道については成田へのアクセスの問題等、最後に人を呼ぶための1つの問題として、観光開発、あるいは東京湾をどう考えるのかということも、視野に入れていただき、その上で国際的な競争力をしっかり認識して、日本全体の競争力の源泉としての首都圏というのはどうあるべきか、危機意識をみんなしっかり共

有できるよう、そのために東京商工会議所としても全力を上げてまいりたいと決意表明をさせていただきます。

以上です。

社会資本整備テーマ座長（千葉千葉県商工会議所連合会会長）

どうもありがとうございました。

それでは、行政のお立場で相川さいたま市長さんからお願いいたします。

相川（さいたま市長）

埼玉県は、今、上田知事さんからお話がありましたように、内陸県ということでありまして、今の社会資本整備の中で新交通システムを一体どうしようかということが1つの大きな問題になっております。ご存じのとおり、本市のJR大宮駅は東北、秋田、山形、上越、長野の新幹線5路線が乗り入れておりまして、東北、北陸及び信越との玄関口として極めて重要な拠点となっているんですけども、残念ながら、ここから羽田空港や成田空港までのアクセスが弱いというのが現状であります。さいたま市としても、合併のかなり前の話ですけども、リニアモーターカーの実験線を誘致して、大宮から成田空港まで新交通システムでつなぐという構想を検討したこともございましたけれども、いつの間にか空中分解してしまった、こんな状況であります。

具体的な形には至りませんでした。今後の成田、羽田の両空港のあり方を真剣に考えますと、いろいろお話がありましたリニア新線構想のような、拠点都市と成田、羽田などの空港を結ぶ新たなネットワークの構築について、これは本気で考えていかなければいけない、そうした時期に差しかかっているのかなと思っております。と同時に、ネットワークを結んで、いろいろな地域の活性化、社会基盤の整備ということがどうしても必要になってまいりますけれども、地域に人や物を引き込む魅力のある拠点づくりを進めることも重要であると考えておりまして、去る10月14日に、おかげさまでさいたま市に鉄道博物館がオープンいたしました。オープンから半月で約13万人を超える来館者がありました。そのほか、地域資源としては盆栽ですとか、人形ですとか、そういったものもございます。また、J1が2チームあるサッカーのまちでもありますので、そういった魅力ある拠点づくりもあわせてこれから進めてまいりたいと、このように思っております。

以上です。

社会資本整備テーマ座長（千葉千葉県商工会議所連合会会長）

どうもありがとうございました。

それでは、同じ行政のお立場で川崎の阿部市長さんから、お願いいたします。

阿部（川崎市長）

阿部でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

今、国で国土形成計画全国計画と首都圏広域地方計画の策定作業が進められていますけれども、この計画策定に当たって川崎市から5つの提案をさせていただいております。それをご紹介したいと思います。

まず、首都圏の国際的な役割を高めるような計画にして欲しいということを申し上げておりますけれども、競争力を考えたときに、量的によそと比べて多いということよりも、むしろ質的に国際社会で大きく役に立つということを考えていく必要があるんじゃないか、そういう具合に思っております。特に企業の研究開発ですとか、あるいはアジア諸国の環境問題に対する貢献でありますとか、そういったことで国際社会の中心的機能を発揮するのがこれからは重要ではないのかなと、そのような基本的な考え方に立ちまして提案をさせていただいておりますが、そのうちの1つは、羽田空港国際化に対応しまして、国際化の進展に対応した首都圏の危機管理体制をどうするかということでございます。入管とか検疫とか防疫、あるいはテロ対策、そういったことを重視して考えていく必要があるのではないかということを1つ提案させていただいております。

それから、2番目としましては、特に地球環境問題について、首都圏は物すごく効率的なすばらしい仕組みを作って維持していますから、これをこれから国際社会のモデルにするような、そういう取り組みが必要ではないのかなということでございます。

それから、3番目としては、そういう国際的な中枢機能を担っていく割には交通基盤が弱体であるということで、国際的な役割を果たすための交通基盤の整備は重要であるということでございます。

それから、4番目といたしまして、これは京浜臨海部の我田引水のなところがありますけれども、今、再編整備が行われている訳ですが、これから再編整備をする場合、特に羽田空港の国際線ターミナルの向かい側のいすゞ自動車の跡地37ヘクタールですね。これをどう活用するかということが重要になってくる訳ですが、やはり世界的な機能を集積するような土地利用を進めていく必要があるのではないのかと思っております。

最後に5番目ですけれども、色々な形で日本のこれまでの取り組みは、特に産業の発展などの面で観光化させることができるような分野が多いのではないのかと思っております。そういう意味で、大都市圏の形成に向けた観光振興というか、国際社会に役に立つよ

うな観光振興に取り組んではどうだろうか、この5つを提案させていただいています。

国土形成計画の基本的な考え方でも、これと基調を同じにするような原案ができていますので、八都県市、あるいは首都圏連合フォーラムでも、そういった役割を發揮していくような下支えをしていく必要があるのではないかと、そのように思っております。

以上、提案させていただきます。

社会資本整備テーマ座長（千葉千葉県商工会議所連合会会長）

どうもありがとうございました。

では、川崎商工会議所の西岡会頭から、ご意見ないしはご提案等があれば、お願いいたします。

西岡（川崎商工会議所会頭）

川崎商工会議所、西岡でございます。ご指名いただきまして、ありがとうございます。

先ほど石原都知事さんから、首都圏として何をするかというか、国策レベルの施行というか、実施が遅れているということを感じております。先ほど岡村さんからも出ましたけれども、都市間の競争力、国レベルの競争力、もっと落としてみると物づくりの競争力、これがどこから来ているかという、私が痛感しますのは、インフラ、特に航空関係、それから道路。幾ら安く作っても、インフラにおける、例えば中国で安く作って日本へ持ってきたとしても、港から運び込むそれぞれの工場へは、今お話が出ていますような道路事情からすると、かえって高くつく。結果的に時間、コストは果たしてどこまで認識されているかということが、国際競争力というか、物づくりに大変苦労した私からいたしますと、時間コストというものの考え方をもっともっと導入して、それが結果的には国際競争力に繋がるんだということ、この辺のところの認識が甘いような気がいたします。

特に羽田につきましては、成田との棲み分けというか、役割分担を明確にすることによって、羽田は、例えば2010年に開港すると言いながらも、空港から多摩川を渡る方法が、橋にするのか、トンネルにするのか、逆にいつ開通するのかという、この辺が明確ではないし、ある面では、時限ではありませんけれども、いつまでという時間的な感覚が物すごく抜けているような気がします。飛ばすことは飛ばすけれども、結果的に、どこへどう運ぶのか。今、神奈川口構想として、阿部市長とともに神奈川口のあり方を検討しておりますけれども、その辺のところ、例えば国レベルで、もう少し地方行政を含めて、先ほど

中田市長からも出ましたけれども、資本的な費用の分担をするという覚悟をしながらも、逆にそれがなかなか進んでいかないという歯がゆさを、特に私は民間から来て早々でありますけれども、痛感をしているというところでもあります。時間コストをどう考えていただくかということ。特に川崎につきましても、川崎の町中から東名高速道路に乗るまでに小1時間かかる。この小1時間かかるというのは幾らのコストが発生しているかという、この辺の各論ベースから逆に積み上げることも大切ではないかなと、そんな気がしております。

社会資本整備テーマ座長（千葉千葉県商工会議所連合会会長）

どうもありがとうございました。

埼玉の川本会頭さん、いかがでございましょうか。今、知事さん並びに市長さんからも話が出ていましたけれども、会議所のお立場からのご提言があればお願いいたします。

川本（埼玉県商工会議所連合会会頭）

埼玉県商工会議所の川本でございますが、そういった地域限定でなくして、今の首都圏の広域といたしますか、中田市長が早く早くと立て続けに言われたんですが、埼玉は港はないんですが、港湾にしろ、あるいは今の道路、インフラ関係、とりもなおさず公共事業といたしますか、公的な社会投資であるわけです。こういったものに対して非常にスピード感がないといたしますか、時間をいたずらに費やしてしまう、眠らせてしまうという、この苛立ちは民間人としてはいかんともしがたいということで、私はガス関連でございますので、隣の中国なんかの動向にも関心を持っているんですが、例の奥地から4,000キロ引って張ってきたんです。子供だったら、立って走れるような径の太いパイプラインを4,000キロ、北京、上海まで持ってきているんですが、向こう10年、15年は大丈夫だろうと言っていたのが、みんな途中でぶら下がっちゃって、うちにもおろしていけということと、夏と冬の使用量が10対1なんですね。ですから、その辺の季節差があって、ピークときには末端まで届かないという格好で、今度、第2のパイプラインを既に決めてかかりました。これは同じ方向のところから同じところに終点を持ってくるんですが、6,000キロなんですね、1.5倍。何で同じところから同じところに終点なんだというのは、今度、今までおろせなかったところの都市部におろしていこうとって蛇行しますから6,000キロになったわけなんです。これなんかも尻尾を決めまして、そして日本では考えられないスピードで必ずや完成をさせ、そしてまた、パイプラインに第2の天然ガスを大量に供給するというあれを見ますと、いかにも見劣りがするといたしますか、苛立ちを感じるわけござい

まして、ぜひスピード、スピード、スピードということを強く訴えたいと思います。

以上です。

社会資本整備テーマ座長（千葉千葉県商工会議所連合会会長）

どうもありがとうございました。

まだ十分にはご意見、ご提言等をいただいておりますけれども、時間も差し迫ってきてしまいました。役目を終わらせていただきまして締めとしたいと思います。皆さんのご意見、行政の側からもいろいろ出ておりますし、民間の経済界からも出ております。いずれにしても、首都圏全体が連携しながら社会資本整備のネットワークを前向きに構築していくことが重要であると認識いたしました。社会資本整備については、行政だけではなくて、先ほど石原知事さんからも「経済界から政治を突き上げ、動かす努力を」という話がありましたが、行政と経済界が共同認識に立った上で推進していくことが重要であると思います。まさに多様な価値観に基づく施策運営、ダイバーシティ・ガバナンスといいますが、そういうような問題を含んでいるわけでございますし、社会資本整備だけではなくて、この後行われる環境問題もそうでございますが、すべての問題にも影響、連鎖してくることだと思います。前回の横浜に次いで、千葉が2回目でございますが、次は横浜市がご担当ということでございますから、社会資本整備というテーマそのものじゃなくても、それに隣接したいろいろなテーマができるんだと思いますので、よろしく願い申し上げます。第1番目の社会資本整備の座長をおろさせていただき、行政サイドは堂本知事におまとめいただきたいと存じます。どうもありがとうございました。失礼いたしました。

堂本（千葉県知事）

それでは、千葉ともよく相談してと中田市長が言われましたので、羽田、成田問題について一言だけ申し上げて終わらせていただきたいと思います。

千葉県がとかく羽田の国際化に反対しているような言い方をされますが、正直なところ、いささかスケープゴートにされていると思います。と申しますのは、実際になかなか進まない。そうすると、千葉が反対していると多分言われるのだらうと思うのですが、そういうことではございません。私も、何度も何度もいろんな会議で申し上げているように、首都圏全体の航空事情を考えましたときには、もとは羽田と成田の有機的な連携という形で言わせていただきました。そこに、将来、もし横田、そして百里までを含めることが可能になれば、さらに多角的な空港が首都圏に活用できるようになると思います。

今、西岡会頭が最後に言われましたけれども、空港ができれば、そこに今、皆様が描いていらっしゃるような便利さがすぐにできるかということ、そうではございません。私も千葉県の知事になる前は、年に10回どころか、15回ぐらい外国に行っていましたので、空港については本当に簡単に飛べる、アメリカなどは非常にうらやましいと、いつも思っていました。しかし、いざ、実際に羽田、成田の問題に深くかかわるようになった場合に、今おっしゃいましたアクセスですね。お客様が降りた所にバスもなければ、鉄道もなければ、モノレールもないという訳にはいきません。ですから、何時にどういう方が降りてきたら、それに対してどういうアクセスができるのかと。私も今、一番むきになってやっていることの1つは、成田から東京までのアクセスを近くするというので、2010年までには最速36分を通るといって、新幹線並みの鉄道を京成さんが通していただきますが、それと両側に高速道路ということでも今建設に入っております。急ピッチで、本当に全力投球でそのスピードを上げております。

それから、羽田のほうですけれども、これも国の事業ですが、千葉県の山砂をそこへ埋めないとできないんですね。山2つぐらい、千葉から掘って持っていかないと、あれだけの大きい空港はできません。しかし、それだけの山砂を千葉で掘るということになると、その近隣の住民に対して、ダンプカーが1日に何千台と通るといような状況が起きるものですから、それは簡単にいかないのを、できるだけ早く、早くということで、それも随分急いでやらせていただいているということで、羽田の4本目の滑走路の建設には、千葉がこれだけむきになって急がなければ、とてもじゃないけれども、もっと遅れてしまうだろうと思うぐらい一生懸命やらせていただいております。そこは余り知られてないのではないかと思うんですね。ですので、そのことを申し上げたい。

それから、成田からのアクセス、羽田 - 成田間の高速道路。松沢知事さんからリニアモーターカーという話もございまして、これができればベストですけれども、今の国、そして地方の財政状況から言うと、これは夢のまた夢なのかなと。だけれども、思いはよく理解いたします。松沢さんのおっしゃっている、そのようになったときに非常に有機的な繋がりが、地図の上では百里にも横田にも繋がるようなリニアモーターカーができれば理想ですが、今のところ、現在抱えている工事だけでも、羽田の第4滑走路の埋め立ては本当に大変な仕事で、私も現地を見させていただいて、それから実際に千葉から膨大なご協力を申し上げなければならぬ事情があって大急ぎでやっております。成田のほうも大急ぎでやっております。しかし、この遅さです。本当に難しい、何と遅いんだろうと思います。

それは一番の難しさは、やっぱり土地取得の問題なんですね。これが圏央道でも何でも簡単にまいません。そこが中国との差かなと思っております。

それから、空港ができた場合にどうしてもそこで問題になることは、今のアクセスの問題が1つ。さらに、どうしてもついて回るのが騒音の問題です。羽田の騒音がひどいということで反対運動が起こったときは、私も大田区に住んでおりましたが、当時、羽田へ陸上からの空路で入るときは、大田区でそういうことが起こる。そして、最近、羽田の工事のために、夜間は滑走路の使用が制限されるんですね。その分、便数を多く、千葉上空を飛んで羽田に着陸している。そうすると、住民というのはそんなに敏感なものかと私は本当に思ったんですけども、千葉の中では騒音が非常に激しくなってしまうと、何とかしてほしいと。これは大田区だろうが、千葉県だろうが、非常に素直な国民というか、都民、県民のそういった感覚なんですね。

皆様とご一緒に、これから4空港、成田、羽田、横田、百里ということを考えますときは、1つは、石原都知事が一番お詳しいですけれども、空域の問題があるんです。アメリカはまだ横田を使っていますし、それから自衛隊が使っているところもありまして、空の道というのが大変複雑なものがございます。その整理が、これは東京都知事が一番ご努力くださっているところで、私たちは感謝申し上げているところですが、空の道をいかにして私たちが確保できるのかということが大問題。それから、できた場合に空港同士の間のアクセス整備をしませんと、羽田に着いた方がすぐに成田から外国に飛ぶということは不可能です。ですので、羽田から成田へ、逆もございます。成田と羽田間、国内便で成田に着いて成田から飛ぶ方、羽田に着いて羽田から飛ぶ方、いろいろおられると思いますが、これを相互にどういうふうにするのかという問題。これは国がやるべきことですが、今日もこういうお話が出ておりますところで、八都県市のこういうような会議の中でイニシアチブをとりながら、そういった総合的に考えなければならない問題でございます。

そして、同時に、羽田は内陸空港ではございませんが、羽田に着くためには陸上を飛んで入らなければならない。その場合、どこをどう飛んだらいいのか。そういった騒音をできるだけみんなでシェアすると。便利さもシェアするかわりに、そういった面もシェアするということが、それもみんなで総合的に考えるということがこれからは必要になってくるだろうと思います。あと、成田、横田、そして百里は全部内陸空港でございますので、その騒音問題。横田の場合は東京都に直接ありますでしょうし、百里だと埼玉県のは

うも影響してくるかと思しますので、今日、このようにみんなで考えなければいけない。

そして、本来、これは国が考えることですが、皆様からこれだけご意見が出て、国が遅いということをおっしゃられるのであれば、中田市長さんが千葉とも相談するとおっしゃいますけれども、千葉だけじゃなくて、日本という国の将来をどう考えるかということをお所高所から、みんなで総合的にそういった問題をテーブルに乗せて議論をし合う。そうしないと、千葉のせいになされたりしてしまいますので、みんなでそういったことの情報交換をきちっと持ち合っていくことが大事かと、今日のご議論を伺いながら思いました。

以上でございます。

(2) 環境問題

環境問題テーマ座長（堂本千葉県知事）

それでは、実は時間が予定から20分近く押しておりますので、大事な地球環境の問題について、私が司会させていただきとうございます。午前中も八都県市の行政のほうでも地球温暖化の対策ということで、17ページをごらんいただきとうございますが、ここに書いてあることをもう1回繰り返すことはいたしません。ただ、1つだけ申し上げたいのは、気候変動に関する政府間パネル、IPCCとっておりますけれども、これの第4次報告が出ました。これは1988年に設立された国連の機関でございます、世界中から、確か1,300人ぐらいの学者が集まってやっております。今まで第3次の報告までは、人為的な原因によって温室効果ガスが増加するということは言ってなかったんですね。何万年という自然の循環の中で、地球は温暖化と、それから冷却化と両方繰り返しています。氷河期があり、そして温暖の時に繰り返して、自然のサイクルだろうということも言われていました。特にアメリカはそういうことを言っていました。

しかし、今年の2月に出された第4次報告ですが、そこでははっきり、人の行為によって温暖化が増加しているんだ、温室効果ガスが増えているんだということを断定しました。過去100年、陸上の平均気温が0.74度上がったということですが、これから30年の間に1.8度上がるか、あるいは6.4度上がるというような想定をしています。この30年の間に人類が英知を結集して、それを防がないと、私ども人類も動物の一種ですから、絶滅の淵に追いやられかねないという予告を出している非常に危機的な状況でございます。よって、これは待ったなしの状況だということをおし上げることができると思います。

そこで、八都県市での取組についていろいろご意見を伺い、そして一緒に、それこそ合

同でいろいろ対策を練っていきたいと思いますので、何かご意見がございましたら、どうぞよろしく願いをいたします。いかがでしょうか。

それでは、岡村会頭さんから。

岡村（東京都商工会議所連合会会長）

ありがとうございます。環境問題、気候変動の厳しさというのは、今、堂本知事からご紹介があったとおりで、何も申し上げる必要はないと思いますが、日本のいわゆる温室効果ガスの京都議定書に対して、90年比で6%下げるという目標が非常に厳しい状態になってきて、既に90年比で6.4%増加している状況にあるというのは皆さん方ご承知のとおりだと思います。

産業部門としては、基本的に自主的に計画を立てて、それに対応していくということを宣言して以来、今日まで極めて順調に削減計画を実現しているわけですが、基本的に流通と運輸と民生部門で大幅に増加をしているというのは、今日いただいた資料の中にも載っているとおりだと思います。これから国を含めて京都議定書の目標を達成すべく、いろんな手段が講じられてくると思うんですが、産業部門で示しましたとおり、自分で温室効果ガスを減らすという意味が働かなければ、この問題は解決しないと。非常に理想的なことを申し上げているようですが、やはり1人1人の意識の問題だろうと思っております。そういう意味で、いかにして国民の環境問題に対する意識を高揚させていくか、ということが極めて重要なのではないかと、思います。

少々、手前味噌みたいになってしまいますけれども、東京商工会議所は全国の商工会議所に呼びかけまして「e c o検定(環境社会検定試験)」というのを始めておりまして、昨年度からスタートしておりますが、既に1万6,000名が合格をしております。正確な数字は忘れましたが、2万数千名の応募があって1万6,000名ぐらいの合格者と聞いております。このことをもってしても、環境に対する一般の方々の関心度は非常に高い、ということが言えるわけではないかと思えます。したがって、そういう人たちをいかにして増やしていくのかと。あるいは、各家庭において温室効果ガスをどれだけ減らせられるのかという目標を、具体的に1人1人が持てるような状況に早くすべきであるということで、ぜひe c o検定を1つのモデルにして、全国の方々に、特に民生部門の温室効果ガス削減をしていただく努力をしなければいけないのではないかと、思います。

簡単にe c o検定というのをご紹介いたしますと、検定試験に合格いたしますと、合格者にエコピープルという名称が与えられまして、1つはエコピープルスキルアップという

ことで、環境問題に対する一種の組織の中心になり得る能力を持った人を育成していくということ。それから、もう1つはエコユニットということで、各企業の中で環境問題をリードできるような仕組みを作るということで、産業側にも民間側にも一番有効に働くような人物を育てるための検定であります。別にこの検定を取ったから就職が有利になる、お金が儲かるというわけではありませんけれども、しかしながら、初年度で2万数千名の応募があるということ自体、日本人の環境に対するセンシティブィティーというのは非常に高いんだらうと思ひまして、今、e c o 検定は、全国で137の商工会議所が取り組んでおりまして、今日ご出席の商工会議所ではそれぞれ実施しておられると思ひます。そういった意味で、まず一般の方々の環境に対する関心をどう増やすのか、これにぜひ取り組んでいただければと思ひます。

また、来年は、先ほどお話があったように、洞爺湖サミットで環境問題が中心になるということは確実だらうと思ひますが、我々が自信を持っていいのは、世界で最もエネルギー効率の高い国が日本だということでありまして、そういう意味では京都議定書の問題と少し矛盾するかもしれませんが、最も進んだ環境技術を持っているのが日本であると。こういうことを積極的に発信していくべきでありますし、先ほど来申し上げており、商工会議所でやっておりますe c o 検定、このような取り組みも、恐らく世界の先端をいっているのではないかというPRをぜひ諸外国にしていきたい。

少々長くなりましたけれども、以上でございます。

鶴岡（千葉市長）

今、岡村会頭からお話がありましたが、私も平成13年の7月に市長になった時、一番最初に取り組もうと思つたのは地球温暖化対策で、特に市の仕事として一番力を入れるべきは各家庭、いわゆる民生部門ですね。そこでどれだけ削減できるかということで、いろんな目標を立ててやったんですが、1期目はなかなか目に見えた成果が出ませんでした。

2期目の選挙の時から言い出したのが、千葉市は3つの清掃工場で焼却ごみを燃やしているんですが、新しいごみ処理基本計画の中で徹底した分別をやってもらって焼却ごみを3分の1減らし、10年後ぐらいに耐用年数が来るであろうと思われる1工場を建てかえしないでいきたいということを決めました。今年の4月から、特に焼却ごみを週3回集めている中で、可能な限り、資源ごみになるものを分別してもらおうと。その意義は、清掃工場が3から2になることでCO₂の排出ガスが減りますし、各家庭が週3回ごみを出す際に改めて出し方を考えてもらい、毎日の生活における電気の使い方だとか、それぞれの生き

方が変えられるんじゃないかということです。始めたばかりなんです、4月から8月ぐらいいまでで焼却ごみが約1万トン減りました。このペースでいけば、5年後ぐらいいまでに目標を達成して2工場体制にいけるのかなという具体的な目標を決めないと、市民にPRができないだろうと。お陰様で、今、エコファミリーなどの登録もどんどん増えています。以上、ご紹介させていただきました。

環境問題テーマ座長（堂本千葉県知事）

どうもありがとうございました。

松沢（神奈川県知事）

地球温暖化対策で神奈川県の取組を参考のためにご紹介させていただきたいのですが、一番CO₂を出している産業界は、主に工場からのCO₂が一番多いわけですが、2番目が運輸部門なんです。この運輸部門のほとんどが自動車からの排ガスということでありま。私は、ガソリンを動力にして動いている車でずっといきますと、これは大変なことになるな。と言いますのは、これから中国、インドでどんどん自動車台数が増えます。今、中国は、日本の人口の10倍から15倍ありますが、通っている車の数は日本と同じなんです。これが経済発展をしていくに従って、ガソリンで動く車がすぐに何倍と増えていくわけ。インドもそうです。ですから、中国、インドで、一般の人たちが車を運転するような時代になる前に、自動車技術のブレークスルーによって、要するに化石燃料で動く、ガソリンで動く車からガソリン以外の燃料をメインに動く車に変えていかない限り、運輸部門でのCO₂の削減というのはほぼ不可能だろうと考えています。

そこで、今注目されているのが環境対応車というものです。一番有名なのがハイブリッド車。しかし、ハイブリッド車は電気モーターとガソリンエンジンのかけ合わせですから、やはりガソリンは使うんです。今までのガソリンエンジンよりすごく少なくなりましたが。それから、ブラジルなどで今盛んに行われているエタノールエンジン。エタノール燃料は植物からとるものとガソリンのかけ合わせですから、CO₂は少なくなりますが、ガソリンを使います。ガソリンを使わないものでどんなものがあるかということ、燃料電池車とか、こういうものがあるわけですが、実は神奈川県では、リチウムイオン電池が開発されて今までの電気自動車と違って高性能になった、このリチウムイオン電池を動力とする電気自動車は実用化に向けて可能性があるのではないかと。ということで、神奈川県電気自動車普及構想というのを作っていき。そして、推進協議会を作ろうと今動いております。

電気自動車の特徴というのは、まずCO₂は、走行時はゼロです。それから、NO_xも何も全部ありませんので、まず排ガスがゼロになって、騒音がなくなって、特に都市の交通には非常に優れています。それから、原油価格がこれだけ上がっていますが、ガソリンを使いません。電気料金は、今で言うとガソリンの10分の1ぐらいですから、燃料費も安くなってガソリンを使わないという特性があるわけです。神奈川県には自動車会社も数社ありまして、研究開発施設が整っております。電池会社、リチウムイオン電池を研究開発、生産する会社も3社ございます。それから、電気自動車を研究している大学の研究室も複数ある。また、電力の供給側である東京電力の中央研究所も神奈川にございます。こういう、電気自動車を開発して普及するための全ての要素が揃っているということで、神奈川県が音頭をとって、産学公連携で電気自動車の普及構想というのを今作っております。地元の横浜市や川崎市、あるいは市町村の皆さんにもご協力をいただいております。

どんなことを考えているかといいますと、まず最初に、電気自動車が市場に投入されたとしてもコストが高いわけです。ガソリン車が100万円だとすると、最初は恐らく200～300万円かかってしまうわけです。ですから、この価格差を埋める必要があるということで、まず国が出す助成金に上乗せで県も助成金を出そう。それから、県が徴収している自動車関係の税金、これは自動車税とか、あるいは市町村もありますが、自動車取得税。これを、電気自動車に限っては10分の1で結構ですと。10万円かかるとしたら1万円だけで結構ですと。これぐらいのインセンティブをつけていこうと。それから、走行時にガス欠ならぬ電気欠で止まってしまう可能性もあるので、急速充電器を、公共施設をはじめ神奈川県内150カ所ぐらいに作って行って、ガソリンスタンドではなくて電気スタンドも神奈川で作っていこうと。それから、走行時にさらなるメリットをとということで、公共駐車場については、電気自動車は半額ですとか、あるいはETCの料金も半額でよいとか、こうやってさまざまなインセンティブ、メリットをつけることによって、電気自動車は少し高いけれども、買ってみようかなという方が増えてくれば、生産側は、これを大量生産することができて、さらにコストを下げられるようになる。こうなると初めて電気自動車は普及していこうと、今考えているところでございます。

神奈川でいろいろやり始めて実験をしてみたいのですが、これは神奈川だけではなく、当然首都圏全体で、そういう形でうまく電気自動車の普及につながればよいわけですし、日本全体、そして日本から世界にこの技術を輸出できるようになればよいと考えております。日本の自動車技術は間違いなく世界ナンバーワンであります。特に環境については、

今一番進んでいます。日本全体ですぐやるのは難しいですから、地域を決めて集中して取り組んでモデル地域を成功させることによって、この電気自動車を普及していきたいと、こんな構想を抱いておりますので、ぜひとも首都圏の皆様にもご理解とご協力をいただきたいと思っております。

以上です。

環境問題テーマ座長（堂本千葉県知事）

知事さんは、モデル地区を例えば神奈川県と考えていらっしゃるのか、八都県市全体をしたいと思っいらっしゃるのか、どちらですか。

松沢（神奈川県知事）

もちろん、これは全世界に広まれば一番よいと思います。ただ、最初に急速充電器等の基盤整備などがあります。要するにガススタンドならぬ電気スタンドを作ったりしなければいけないので、まず小さな地域でモデル的に始めてみて、それで良い面、悪い面ですね。例えば観光タクシーなどに電気自動車を使ってもらう。途中でガス欠になっては困るわけです。ですから、まず小さなモデル地区を作って実験をして、それでうまくいきそうだったら、それをまた首都圏に広めていく、こういう形が望ましいと思っいて、もし首都圏の皆さんも、ぜひとも神奈川と一緒にやりたいということであれば、ご参加いただければありがたいと思います。

環境問題テーマ座長（堂本千葉県知事）

ありがとうございます。では、みんなで関心を持ち合っしていきたいと思っいます。

中田市長さん、どうぞ。

中田（横浜市長）

今の松沢知事のご発言について横浜市は一緒になってやっいていこうということで、日頃行動をとっにしていこうとっしているのですが、最後のところに触れまると、私も自動車メーカーとっいろいろな話をしっしておりますが、まず、どうやっって面的な完成度を高めていくかということっです。例えば一番下手なやり方は、ただし、これが日本で一番横行しっしているやり方っですが、いい車があれば、それを各都道府県に1台ずつ導入しましようかということっが一番やりがちっです。その自動車に合っせるインフラをそれぞれ都道府県に1つずつ作っても、非常に効率が悪く、これは一番下手なやり方っです。しかし、国がやろうとっすると、いつもそういっうことっになってしまう。

そういう意味で、横浜市も神奈川県も、面的に本当に実用性の高いものを、コストを安

くするためにもやっぴいこうではないかということです。今、松沢知事がおっしやったことだけではなく、例えば横浜市の公共駐車場において、そうした対象車に関しては料金を半分にするとか、無料にするとか、そういうことを横浜市が一緒になってやる。あるいは、ファミリーレストランの駐車スペースで、そうした車は一番いいところにとめられて、しかも、そこには電源があるようにしておく。そうすれば、そのファミリーレストランで食事をしている間に充電ができる。例えばこういうことも面的に徹底してやることによって、実験として実用性をきちっと証明し、かつコストを下げるということをやるのが私は大事なことだと思うのです。横浜市も神奈川県と一緒にあって、これを実験としてぜひ成功させて、そしてまた、八都県市、あるいは日本全国へと広げていくという段取りが一番望ましいのではないかと考えております。

そういうことも含めて、横浜市としては、現在、地球温暖化防止のプロジェクトチームを作って、さらに具体的なことを年内に、あるいは年度内に発表していく予定ですが、これに関しては相当思い切ったものを盛り込んでいこうと考えています。ただ、例えば東京都の石原都知事のところでも環境税を課けるという議論をしたときに、ここから先はある意味では苦言かもしれませんが、ある意味では一緒にやっぴいましょうよという呼びかけでもあるのですが、経済界が反対するのです。東京都が既に出した税のコンセプトにしても、経済界はすぐ反対するということになってしまうのですね。私たちも経済を無視しているのではなく、むしろ経済を非常に重視して活性化させていかなければいけないという観点に立っています。ただし、日本の将来を考えたときに、これこそ、今、技術開発をし、社会システムにすることが日本の将来にもつなげるのだということをご理解いただいで一緒にやっぴもらいたいのです。そうでないと、結局、経済か、あるいは環境かという二律背反しているような議論をミスリードしてしまうということになるのであって、首都圏連合フォーラムは、まさにそういうことをぜひ一緒に進めていっぴいましょうという原動力になってもらいたいのです。

最後にしますが、先ほど行政メンバーだけの打ち合わせのときに石原都知事から、ニューヨークで会議をやったが、全然参考にならなかったという話もありましたが、カリフォルニアだけはある意味少し見るところがございます。カリフォルニアだけは連邦に対して裁判をやっぴても、ある意味の規制をどんどん強化しているのです。日本ではなかなか考えにくい規制を州でつくっています。例えば自動車に関しては、各メーカーごとに排出規制の総量規制をして、それに合致しなければ、カリフォルニアではそれ以上車を買って

はいけないというような州法を作ったのです。これはどういうことかという、環境に悪い車を例えば100台売ったら、その分、今度は環境に良い車を何台か売って、総量として全体の環境基準に適合させない限りは商売できないということを作ったのです。

当然、これはアメリカの自動車メーカーが一番反発するわけです。なぜならば、アメリカの自動車メーカーが一番環境適合できていないからです。日本車優遇じゃないとか、ドイツ車優遇じゃないかと言われながらも、カリフォルニア州はそれを作ってしまったのです。連邦も、これはいくら何でも州で作るレベルの話ではないと言って、今、カリフォルニア州と連邦の間で法律が裁判になっているのです。でも、そのくらいのイニシアチブがあって初めて動くのだということを、かのアメリカでもやっているのであって、いつも共通して思う認識、国の動きが鈍いことに対しては、我々八都府市が議論して構わないと、国が怒るのならば、国は勝手に後追いしてくれというような議論を仕掛けていくことが重要だと思います。

環境問題テーマ座長（堂本千葉県知事）

どうもありがとうございました。その意味では、経済界の方と、それから私ども行政が、こうやって全く同格に議論できるこの場はとても貴重だと思いますので、議論だけではなくて、先ほどの神奈川県、横浜市の取組に注目をさせていただきだけではなくて、何らかの形の具体性が出てきたらいいと思いますが、安井副学長さんに、この問題について一言伺います。

安井（国際連合大学副学長）

ありがとうございます。安井でございます。

安倍首相が6月に「Cool Earth 50(クール・アース・フィフティ)」、2050年までに世界全体での温室効果ガスを50%カットということをおっしゃって、私も、やっと日本もかなり遠い未来に対する発言が出てきたということで歓迎していたわけですが、私みたいに技術屋から見ますと、実はこれは大変難しいことではあります。なぜならば、我々先進国が排出量をゼロにしたところで、途上国が今の勢いで増えてきますと、これは満足しないのですね。ですから、我々だけでやっても全然だめだということになります。

それでは、我々もできるのかといいますと、我々の半減も実は結構難しく、やはりこの世の中、慣性といいますか、イナーシャというものがございまして、例えば今、東京で建っているオフィスビルの断熱性能は世界的水準にどうなんだという相当ひどいものでありまして、いろいろ工夫はされてはいるのでありますが、このビルが向こう60年、70

年、もってしまうわけです。そうなってきますと、とにかく今、例えば断熱性能をすぐにも上げたようなビルをつくっていただきませんか、50年後はどうしようもないかなという状態ではないかと思います。

一方、先ほど来、皆さんご議論のとおりで、国は今、スピード感というか、速度ゼロになっているような気がするのであります。そういう状態ではありますが、自治体は市長さんのご決断でかなりいろんなことができるということかと思っています。私も東京都に住んでおりますので、東京都のカーボンマイナス東京10年プロジェクトをこの間からいろいろ検討させていただいているのですが、こういった形で具体的な数値目標が出てくるのが極めて重要ではないかと思っております、ぜひほかの自治体の方々も、こういったことをご検討いただけたらと思う次第でございます。

今、中田市長さんがおっしゃっておられました環境重視、環境重視といいますと、経済的成長を阻害するという一部に反発が強いわけでございますけれども、ただ一方で、先ほど岡村会頭もおっしゃっておられましたけれども、日本の環境技術が世界的に商売になるんじゃないかということもまた一方ではあるわけでございます。トータルに日本という国の国際競争力をどのように高めるか、あるいは活力をどのように高めていくかということを考えますと、現在のGDPだけでもないのかなと。GDPは重要でございます、環境にとっても、これから先、個人あたりでは2%ぐらいの経済成長はあったほうがいいかなと思っておりますのであります、そのぐらいの経済成長だけではなくて、日本という国の文化的な価値の高さとか環境的な価値の高さ、あるいは人々の行動の価値の高さ、優しさ、高い教養とか、そういうようなことで、トータルにこの国の魅力を高め、活力を高めていかなければいけないのかなと思っております次第でございます。

具体的には、今、中田市長をはじめ松沢知事からもご説明がありましたような交通は、現状、かなり高くつくのですが、有効で、恐らく2020年には電気自動車は本命じゃないかと思うのです。それには、やはりロードプライシングみたいなものもそろそろ視野に入れて、東京都は一時期お考えだったのであります、最近、余り聞かないのが残念だと。

石原（東京都知事）

難しい。

安井（国際連合大学副学長）

難しいですね。ただ、情報技術その他で何とかなるかという気もしないわけではありません。あとは断熱性の高い建築物であるとか、あるいはエネルギー技術であるとか、い

ろいろあるのでありますが、先ほど来ご指摘のように、国民1人1人の意識というのが一番基本でございますので、ぜひ自治体の責任において、教育の重要性も何か一言おっしゃっていただけたらと思う次第でございます。

ただ、ちょっと心配事は、例えば電気自動車が本当に普及したときに、日本が2020年に東京都で電力を供給できるかという問題もありまして、いまだに50ヘルツと60ヘルツなんて共存している変な国で、そういう国の根幹も社会資本整備かなと思うんですが、そういう点も何とかしていかなければいけないかと思っている次第でございます。ありがとうございました。

石原（東京都知事）

簡単に中田市長、安井先生のご発言のコンテクストのつながりで申しますけれども、これは実は午前中の会合でも披瀝したんですが、今日は、経済界の代表の方がいらっしゃっているので格好の機会だと思って申し上げますけれども、実は先月、東京で、工業技術の学者さんたちの国際的な会合がありました。日本側の代表は西澤潤一先生でした。私は先般、先生から、大成功でありとうとう感謝されたのですが、そのときに苦笑いで先生がおっしゃったのは、経産省が、「できるならばあの会議の命題、主題は環境問題にしないでくれ」と圧力をかけてきた。それから、「日本側の発表する論文の内容をチェックさせる」と、こういうことも言ってきたんですね。これは本当に過ぎたることでして、つまり国の役人が政府代表をするつもりで環境問題にどういう意識を持っているかの証左だと思います。これは本当に恐ろしい話だと思います。

私も、たまたま最初の閣僚は国務大臣で環境対策をやりました。水俣やその他で苦労しましたが、あのころは経済効率と環境対策のトレードオフで済んだんですが、今、その段階ではなくなったと思いますね。そういう認識をどうやって持つかということ、これは一種の文明論、精神論の問題ですから、極めて難しい。教育、情報の提供といったって、例えば経産省は経産省で、経済界の肩を持ったつもりでいろいろ反対を講じる、要するに国際会議にも茶々を入れてくるんでしょう。こういう事態がある中で経済界の方々、もはやトレードオフの問題じゃないんだと、一種の精神論、哲学の問題にまでなってきたんだという、そういう正当な文明論の認識を持って考えていただかないと、実はこれは学生の書生論では決して済まない問題になってきたという歴史認識を持たないと、変な効率を考える役人は、すぐそれをそらしますけれども、やはり経済界の方々こそ社会的な責任で、リーダーとしてその意識を持っていただきたいと切に切にお願いいたします。

3 まとめ

総括座長（堂本千葉県知事）

ありがとうございました。一番大事なところかと思えます。もしこのままいくと、人類もとても危険な淵に立ってしまうという事態が来ますし、最後のところで本当に大事なことをおっしゃっていただきましたが、2つの問題がございました。

1つは社会資本整備の問題で、首都圏全体として、道路をどうするのか、空港問題をどうするのか、それから港湾、いろいろございますが、インフラ整備について大変活発なご議論をいただきましたので、首都圏の視点から1つの大きな方向性を出していきたいと考えております。昨年も採択されましたが、今回も「第2回首都圏連合フォーラム宣言」を採択してはいかがかと思っております。それが1つ。

それからもう1つ、午前中に川崎市長、あるいは東京都知事、そして神奈川県知事からお話がありまして、洞爺湖に向かって閣僚会議というのが、東京で2つ、横浜で1つ、千葉県で1つという形で開かれるものですから、この次、大きな環境をテーマとした会にしたらどうかというお話。この次は横浜市が幹事市になりますので、横浜市でまとめていただくことにさせていただきたいというお願いと、それからもう1つは、これは横浜市から、まさにタイミングよく出していただいた案なんですけれども、よく電気を止めるような行事もございますけれども、全部で何かははっきりわかることをやったらどうか。八都県市全部、日本の人口の3分の1を擁するこの広い区域で一斉に何かをすると。何がいいのかは本当に知恵を出さなければなりません、最初に岡村会頭がおっしゃいましたように、それをすることによって、3,000万を超える人口にそのことの警告、知ってもらおうということの大きなきっかけを私たちは作って、その上で、そこで議論をし、その議論の成果物をまた洞爺湖に反映させていくというダイナミズムを持ちたいと思いますが、ご賛成いただけますでしょうか。ありがとうございます。

では、「第2回首都圏連合フォーラム宣言」については、事務局で用意したものを配ってください。

（「第2回首都圏連合フォーラム」宣言（案）配付）

総括座長（堂本千葉県知事）

事務方で読んでください。

飯田（千葉県総合企画部総合企画部長）

それでは、皆様、お手元に配付されましたフォーラム宣言について朗読させていただきます。

本日、我々は、首都圏の喫緊の課題である「社会資本整備」及び「環境問題」について、率直な意見交換を行い、特に、次の点における重要性について認識をともにした。

1. 「社会資本整備」については、首都圏の魅力を高めるため、首都圏全体として連携し、高速道路網や鉄道網の充実、空港の有機的連携、港湾の機能向上等の広域的・一体的な基盤整備を推進していく必要があること
2. 「環境問題」については、地球温暖化によって海面上昇や気象変動などにとどまらず、感染症等による健康被害の拡大など人類を含めた生物の存在基盤に深刻な影響を与えることが懸念されており、地球温暖化防止対策である温室効果ガス削減に向け、行政と民間とが連携・協働して積極的に取り組んでいく必要があること

我が国において、首都圏が政治・経済・文化等の中核的役割を担うとともに、引き続き日本を牽引し、活力ある地域として発展していくため、「第2回首都圏連合フォーラム」の成果を踏まえ、今後、さらに、首都圏における広域連携を推進することを宣言する。

平成19年11月12日

第2回首都圏連合フォーラム参加者一同

以上です。

総括座長（堂本千葉県知事）

それでは、これについてご意見がおありになりましたら。

上田（埼玉県知事）

1番の社会資本整備について、この文言の後に、特に空港と港湾については国際競争力を高めるような整備について、国は特段の努力を行うこととか、そういうことをやっぱり入れないと国内向けの整備みたいに見えてしまうので、その辺どうでしょうか。

総括座長（堂本千葉県知事）

それについて、いかがでございますか。それでは、それを書き加えてください。

ほかに何か。先生はいかがですか。

安井（国際連合大学副学長）

実はいささか気になるのは2番の環境問題でございますが、「海面上昇や気象変動などにとどまらず、感染症」が一番重要かどうか。日本だと、恐らく世界的な食糧供給危機あたりを書いておくべきかなという気もしないでもないんですけども、そのあたり、ご検討いただければと思います。

総括座長（堂本千葉県知事）

そのほうがよろしいかと思えます。いかがでしょうか。それでは、それも入れます。

岡村（東京都商工会議所連合会会長）

先ほどの上田知事のお話と同じなんですけど、環境問題については「世界をリードする」というような概念が必要なのではないかという気がいたしますが、いかがでしょうか。

総括座長（堂本千葉県知事）

いかがいたしましょうか。エネルギー効率は、日本以上の国は本当にはないので、エネルギー効率の問題を含めて、それを具体的に入れ込んだほうがいいかどうか。入れましょうか。

岡村（東京都商工会議所連合会会長）

私は、ぜひ入れていただきたいと思えます。

上田（埼玉県知事）

同じですが、温室効果ガス削減に向け、世界をリードするよということに入れれば……。

西岡（川崎商工会議所会頭）

日本が国としての戦略として、やはり「国際競争力」という言葉をどこか入れたいですね。これはどこにも入ってないんです。空港の問題にしても……。

総括座長（堂本千葉県知事）

「引き続き日本を牽引し」と、日本国内の牽引だけにとどまっているので、ここにむしろ「国際的に」という何らかの形。どういう言葉がよろしいでしょうか。

西岡（川崎商工会議所会頭）

このままだと日本は取り残されるというか、ある面では疎外感を覚える世界が必ずや近い将来来るということで、例えばハブ空港が今ハブ空港化でなくなっている訳ですよ。だから、首都圏全体で、横田も含めて国際空港化として、ハブ空港化として、どういう機能があるべきかということの視点が少しも語られてない。もう少し各論ベースの言葉が入ってこなければ、本当の宣言ということに終わるのではないか。

それからもう1つ、先ほどの洞爺湖サミットの前にやられるということは大賛成でありまして、やはり首都圏フォーラムは逆にリードしているんだと、それぐらいの意気込みが欲しいなという、ちょっと感覚的なことで申し訳ありませんけれども。

総括座長（堂本千葉県知事）

そういたしますと、最後のところに、洞爺湖サミットに向けてという部分も入れることにいたしましょうか。

西岡（川崎商工会議所会頭）

わかりいいのではないですかね。

総括座長（堂本千葉県知事）

もうやることは決まっているわけで、温暖化と新エネルギーというのがテーマですから、そこに向かって首都圏連合フォーラムにおいても物を言っていくということで、最後のところに書き込んでもらいましょう。

そして、今、ハブ空港の例をお出しになりましたけれども、それは各論のところに、例えば国際化に対応する空港の有機的な連携というような言い方で入れましょうか。それでは、それも入れさせていただきます。

ほかにいかがでしょうか。

松沢（神奈川県知事）

よろしいのではないのでしょうか。

総括座長（堂本千葉県知事）

それでは、事務方、これでまとめてください。お願いします。

それでは、本当に長い間、ありがとうございました。

「第2回首都圏連合フォーラム宣言」については、まとめまして、それぞれのところに送らせていただきます。今日のご協力ありがとうございました。

それでは、中田市長、とても大事な会を今度横浜で、これは大変ですよ。連合フォーラムがぱっと世の中に知られる、そういうフォーラムを今度は横浜でやっていただくので、その覚悟のほどをよろしくお願いいたします。

中田（横浜市長）

ただいまご紹介いただきましたとおり、来年の第3回の首都圏連合フォーラムは、横浜市が担当いたしますので、皆さん、きょうの決意をそのままに、来年、横浜にお持ち込みいただきたいと思っております。民間と行政が一緒になって物事を進めていく合議体とい

うのは他にはなかなかないわけであって、しかも、日本全国の4分の1の人口を超える規模で物事を行動していくのですから、そういう意味では非常に大きな影響力を持っていると自覚をしながら、ぜひよい取組にしていきたいと思います。

午前中の首脳会議で、来年は洞爺湖サミットに向けて環境をテーマとしたフォーラムを行うということ、サミットの前にやれたらという話も出ておりましたので、私どもは鋭意準備を進めていきます。また皆さんにお諮りをもろもろさせていただきますので、ご協力をよろしくお願ひしたいと思います。その他、ご相談事がいろいろあるかと思ひますけれども、皆さんのご協力をお願いしまして、来年、横浜でお待ちいたしております。どうもありがとうございました。

総括座長（堂本千葉県知事）

ありがとうございました。

それでは、これで終わります。ありがとうございました。

「第 2 回首都圏連合フォーラム」宣言

「第2回首都圏連合フォーラム」宣言

本日、我々は、首都圏の喫緊の課題である「社会資本整備」及び「環境問題」について、率直な意見交換を行い、特に、次の点における重要性について認識をともにした。

1. 「社会資本整備」については、首都圏の魅力を高めるため、首都圏全体として連携し、高速道路網や鉄道網の充実、国際的な需要に対応する空港の有機的連携、港湾の機能向上等の広域的・一体的な基盤整備を推進していく必要があること

特に空港と港湾については、国際競争力を高めるための整備について国は特段の努力を行うこと

2. 「環境問題」については、地球温暖化によって海面上昇や気候変動などにとどまらず、食糧供給危機や感染症等による健康被害の拡大など人類を含めた生物の存在基盤に深刻な影響を与えることが懸念されており、地球温暖化防止対策である温室効果ガス削減に向け、行政と民間とが連携・協働して積極的に取り組んでいく必要があること

特に世界トップレベルのエネルギー効率を誇る日本において、首都圏が世界をリードする取組を推進するものであること

我が国において、政治・経済・文化等の中核的役割を担う首都圏が、引き続き日本を牽引し、活力ある地域として発展していくため、「第2回首都圏連合フォーラム」の成果を踏まえ、今後、洞爺湖サミットに向けた環境問題への取組をはじめ、首都圏における広域連携をより一層推進することを宣言する。

平成19年11月12日

第2回首都圏連合フォーラム参加者一同