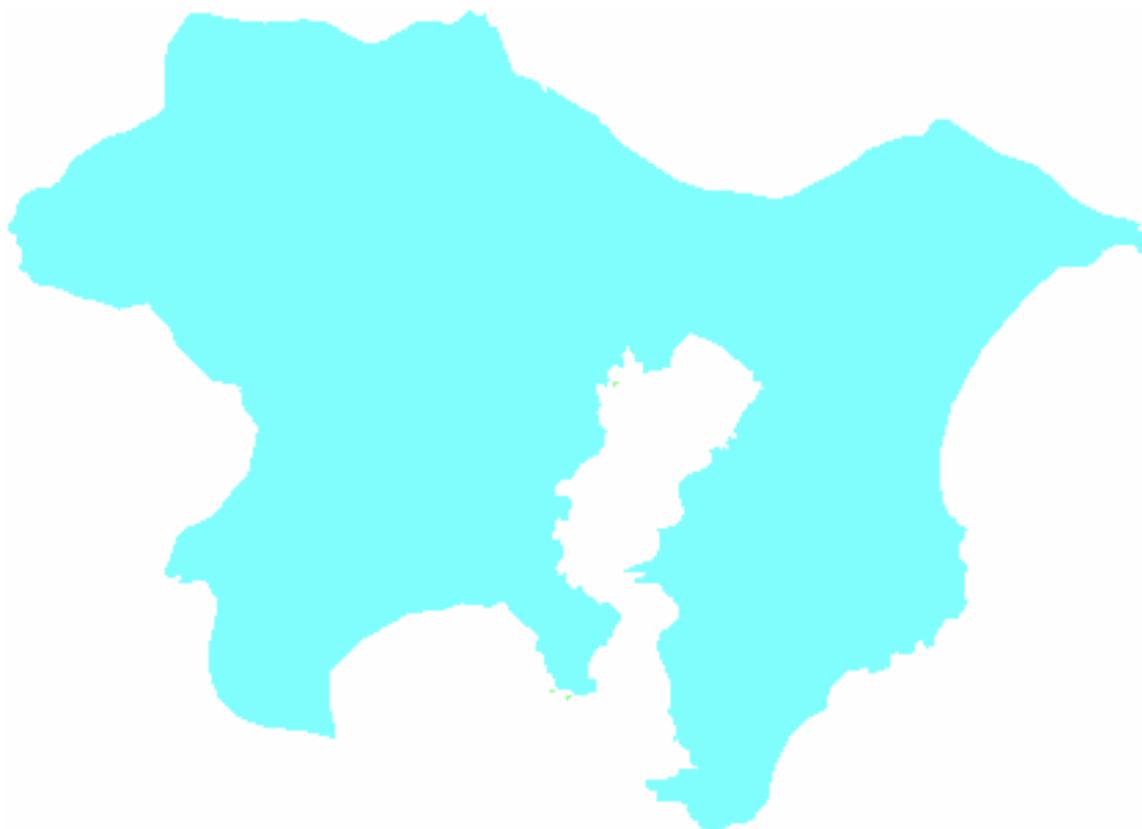


第4回首都圏連合フォーラム 報告書



八都県市首脳会議

目 次

プログラム	1
出席者	3
議事録	7
1 座長あいさつ	8
2 意見交換	9
3 まとめ	45
第4回首都圏連合フォーラム宣言	47

第4回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っております。

今回の第4回首都圏連合フォーラムは、「首都圏として求められる社会資本整備・産業政策」及び「首都圏から見た道州制」について意見交換を行います。

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21年11月18日(水)

16時30分～18時30分

<会場> 浦和ロイヤルパインズホテル

4F ロイヤルクラウン

- 1 開 会
- 2 あいさつ
- 3 意見交換

テーマ

「首都圏として求められる社会資本整備・産業政策」

「首都圏から見た道州制」

- 4 まとめ
第4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ーロー副会長、
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)東芝相談役。日本商工会議所会頭、
関東商工会議所連合会会長、日本銀行参与、中小企業政策審議会会長、
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。



ささき けん じ
佐々木 謙二

神奈川県商工会議所連合会会頭・横浜商工会議所会頭

2007年から現職。日本発条(株)代表取締役会長。日本商工会議所副
会頭、
関東商工会議所連合会副会長、神奈川県中小企業再生支援協議会会長。



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。㈱東芝顧問。川崎市地域雇用創造推進協議会代表、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。

有識者

(敬称略)

やま　うち　ひろ　たか
山　内　弘　隆

一橋大学大学院商学研究科教授

一橋大学大学院商学研究科長兼商学部長を経て、現在、同大学院商学研究科教授。交通政策審議会委員、財政制度等審議会委員、

日本交通学会理事。

研究分野は、交通経済学、公益事業論、規制の経済学。



いの　うえ　やす　ゆき
井　上　裕　之

東京商工会議所副会頭、愛知産業(株)代表取締役社長

1959年愛知産業株式会社入社、1976年代表取締役社長就任、2002年から東京商工会議所副会頭。東京商工会議所中小企業委員会委員長、

日本商工会議所特別顧問。

東京都都市計画審議会委員、東京都中小企業振興公社理事、東京都職業能力開発協会会長。



八都県市首脳

うえだ きよし (埼玉県知事)
上田 清司



もりた けんさく (千葉県知事)
森田 健作



いしはら しんたろう (東京都知事)
石原 慎太郎



まつざわ しげふみ (神奈川県知事)
松沢 成文



はやし ふみこ (横浜市市長)
林 文子



あべ たかお (川崎市市長)
阿部 孝夫



くまがい としひと (千葉市長)
熊谷 俊人



しみず はやと (さいたま市長)
清水 勇人



議事録

1 座長あいさつ

さいたま市長 清水 勇人

皆様、ようこそさいたま市へお越しをいただきました。心から歓迎を申し上げたいと思います。

先ほど八都県市首脳会議を終えたところでございますが、各首脳から首都圏の抱える課題の解決に向けた貴重なご提案が幾つもあり、大変有意義な会議でございました。

これより「第4回首都圏連合フォーラム」ということで、経済団体の代表の方々を交えて意見交換をさせていただくこととなります。行政とは違った視点からのご意見をいただけるものと、大いに期待をしているところでもございます。

さて、今回のテーマは2つございます。1つは、経済団体からご提案がございました、「首都圏として求められる社会資本整備・産業政策」でございます。社会資本整備につきましては、道路ネットワーク構築や首都圏空港の問題、あるいは港湾整備など、首都圏におきましてはまだまだ課題が山積しているのが現状であります。平成18年の第1回フォーラム、そして平成19年の第2回フォーラムにおいてもテーマとなっているものでございます。

本日は一橋大学大学院教授であります山内先生にお越しをいただいておりますので、冒頭に先生から課題や論点をご提起いただく予定でございます。

そして、2つ目が「首都圏から見た道州制」でございます。道州制に関しましては、最近の国や地方等の動向について、概要をまとめた資料をお手元に配付をさせていただいております。後ほど私から簡単に紹介をさせていただきますけれども、皆様方のそれぞれの立場から見た道州制について、忌憚のないご意見等をお願いしたいと存じます。

本日は、この2つのテーマで意見交換をさせていただきますが、このフォーラムを通じて首都圏における広域連携が一層強固なものになりますことを祈念して、私からのごあいさつとさせていただきます。どうぞよろしく願いいたします。



2 意見交換

○座長（清水さいたま市長）

それでは、今回新たにご参加をいただいております方々のご紹介をいたしたいと存じます。

東京商工会議所中小企業委員会委員長の井上裕之副会頭でいらっしゃいます。

○井上東京商工会議所副会頭・同会議所中小企業委員会委員長

井上でございます。よろしくお願いいたします。

○座長（清水さいたま市長）

一橋大学大学院商学研究科の山内弘隆教授でございます。

○山内一橋大学大学院教授

山内でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○座長（清水さいたま市長）

それから、行政側といたしましては、千葉県知事、横浜市長、千葉市長、そして私が初めての参加でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、最初の議題でございます「首都圏として求められる社会資本整備・産業政策」につきましては、埼玉県商工会議所連合会会頭で、さいたま商工会議所の川本会頭に座長をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

「首都圏として求められる社会資本整備・産業政策」

○座長（川本埼玉県商工会議所連合会会頭・さいたま商工会議所会頭）

それでは、着座のまま失礼をさせていただきます。

ただいま座長を仰せつかりましたさいたま商工会議所の川本でございます。首都圏として求められる社会資本整備、そして産業政策のテーマの座長をこれより務めさせていただきます。

大変大きなテーマでございますので、皆様のご意見を時間内にまとめられるかわかりませんが、ご協力のほどよろしく申し上げます。

まず初めに、交通経済学や公益事業論がご専門でいらっしゃいます一橋大学大学院教授、山内先生から基調のお話をお伺いしたいと思います。

それでは、先生、よろしくお願いいたします。

○山内一橋大学大学院教授

一橋大学、山内でございます。座ってお話をさせていただきます。失礼します。

きょうこのような機会、社会資本の問題について、皆さんの前でお話をする機会を与您いただきまして、どうもありがとうございます。



います。何といても、首都圏の政策は皆さんがお決めになるわけですから、私といたしましても、こういった機会に日ごろの主張を申し上げることは無上の喜びでございます。また、光栄でございます。よろしくお願いいたします。

お手元の資料を1枚開いていただきますと、6ページのところに私のレジュメがございます。それから、次の7ページからは資料ということになってございまして、この資料は、別途印刷をしていただいております冊子から抜粋いたしましたものでございます。お話の時間が10分ということでございますので、それほど時間がございませんので、早速内容に入らせていただこうと思っております。

座長お話しのように、今回のテーマは、「首都圏として求められる社会資本整備・産業政策」ということでございまして、私がお話しするのは、1つは社会資本整備をどういう方向で、どういう課題について向かっていくのかというようなこと、これは、私どもの考え方をお話しするというのが第1点であります。

それから、具体的に首都圏としてどういう整備が必要なのかということ。これは、私が日ごろ考えていること、あるいは研究していること。こういったことについて、皆さんにご提案申し上げる。これが前半のところの2つ目の課題であります。

それから、もう一つは、直下型地震等の危機です。大都市でございますので、こういった危機対応をどうやっていくのかということについて、若干の問題提起をさせていただき、これで私の務めを終わろうと思っております。

まず、国際競争力強化に関する社会資本整備・産業政策というところでありましてけれども方向性ということ言えば、こういった財政の問題、あるいは将来に向けた政策選択の問題ということでありまして、当然社会資本整備についても選択と集中、効率的、効果的な整備ということになろうかと思っております。私ども経済の人間ですので、こういった投資がどういう効果をもたらすかについていろいろと研究をしてみました。例えば、費用対効果の分析をしてみるとか、あるいは地域経済の波及の効果をどう見るかということをやってみました。これまでそういったところ、いろいろご批判もあるところではありますけれども、特に首都圏の場合には精査すればするほど効果の発揚と申しますか、そういったものがはっきりすると思っております。こういったことを進めていくということだと思っております。

それから、先ほどさいたま市長のお話にもありましたが、広域連携をどう進めていくのか。これだけ都市が連たんした地域ですので、その都市の連たんによって、より、相乗効果を上げていくと、こういったことが必要だというふうに思っております。それから、これ首相のマイナス25%発言もございましてけれども、環境重視、これも見逃してはいけない視点だと思っております。

最後に、1の1のところの安定的な財源の確保というところ、これちょっと強調させていただこうと思っております。これだけ財政が逼迫してきましたんで、どのようにして社会資本整備を進めるか。あるいは、昨今の仕分け等の議論を見ると、とかく、いかに

支出をカットしていくかと、こういうようなお話が主体になっている。これは仕方ないことだと思いますけれども、私はこの社会資本の場合には、やはり安定的な財源の確保が必要であると考えております。

私どもの一つの主張は、3つの費用負担のあり方というので分けています。そこにありますように、利用者の負担、それから間接的な受益者の負担、公共負担、この3つです。利用者の負担というのは、当然、その利用料金、あるいは運賃等払ってお金を負担していただくということです。この人たちも受益者ですので、そういった方からお金をいただいて、その社会資本を整備するというのがあります。それから、間接的な受益者というのは、利用者直接ではないですけれども、何らかの形でいろいろ経済のメリットを受けるような方がいらっしゃるわけです。そういった方にも一部負担していただくと。こういうようなことが間接的な受益者負担。それから、公共負担というのは一般の財政でやると、こういうことになるわけですが、特に下にあります特別会計機能の再評価とありますけれども、昨今、特別会計は非常に評判が悪い。ここのところ5年間ぐらい、ずっと特別会計をいかにつぶすかという議論してきて、これはいいんですけれども、それでも。ただ、やはり皆さんからお金をいただいて、そしてその財政を支えていくということになれば、受益と何らかの形で負担が結びつくというのが自然な形でありますので、その意味での特別会計的なものを、いかに生かしていくのかというのは一つの課題であろうかと思っております。もちろん特別会計は何をやっているかわからない、無駄が多いという、そういうご批判はあるわけで、それを排除しなければいけないのは当然ですが、それから惰性でどんどんそれを使っていくというの、これも間違いです。しかし、やはり利用者あるいは受益者が負担するという形があってこそ初めて、財政の健全化があるんだと思っております。特に社会資本整備のケースなどではやり方によっては民間資本もこれから十分活用していく余地があるわけですから、こういったことも一つのやり方だと思っております。

それから、課題のところは、当然のことを並べております。極東アジアにおける首都圏のハブ機能の問題。昨今、国土交通大臣、羽田ハブの話になりまして、いろいろ話題になっておりましたけれども、ちょっとそこについては後でお話をさせていただこうと思っております。

それから、日本経済の成長における牽引役。これは首都圏が牽引しなければ日本経済は成長しない。

それから、少子・高齢化、経済の成熟化への対応。要するに、こういったことに対しては新産業を育成する。そういった新産業が出て発展できる、そういう環境をつくっていくと。これが大事だということが課題として私が主張したいところであります。要するにイノベーションをどういうふう起こしていくか、こういうことであります。

そこで、個別プロジェクトの検討ということでもありますけれども、航空・空港、それから港湾、道路、鉄道と分けております。それから、研究開発拠点の問題でございますが、

まず空港・航空の話からお話ししたいと思いますけれども、大変恐縮ですが、私は生まれも育ちも千葉県成田市でございます、成田空港のそばで過ごして、この間、森田知事とも成田の祝賀会でお会いしたんですけれども、そういうことで少しバイアスがかかっているかもしれません。その辺はご容赦ください。

やはり首都圏の空港容量、首都圏のハブ機能というものを生かしていくという面では、羽田も重要です。羽田も重要でありますけど、成田と羽田一体に使うと、こういうことから始まるのかなと思っております。お手元の資料7ページのところに、去年の冬柴プランを挙げておりますけれども、成田の拡大、滑走路延長と、それから羽田の4本目の滑走路ができたときに、成田、羽田一体で国際ハブをつくるんだと、こういう発想をされておりました。先日の前原大臣の発言も、私は大きくこれから逸脱するものではないというふうに思っています。ここにありますように、羽田が昼間、夜、3万回の6万回、これ国際に充てるというふうに言っています。成田については22万回までですね、ふやすということ。将来的には30万回でもふやす。こういうことを全体としてうまくコーディネートしながら、ハブの機能を上げていくということだろうと思います。もちろん横浜の問題、それから茨城空港の問題、あるわけでありまして、やはりその成田と羽田を一体として使ってこの機能を上げていくということだと思っております。

港湾ですが、何といたっても港湾コストの低減というのがあります。お手元の資料8ページのところで、世界の中でのアジアの主要港の問題ありますけれども、釜山、上海、香港、シンガポール、こういったところが大きくなってあります。コストの問題だけで言うと、香港と、特に東京はそれほど大きな違いがないですね。それでも、クオリティですね、リードタイム等の問題、これによって利便性が大きく変わっている。それから、釜山については広域な開発を一体としてやって、その競争力を出すと、このようなことであるので、この辺も首都圏もまだまだ開発の余地があるということです。横浜港については、今度港湾の計画変更が出されておまして、周辺道路を開発するという話でありまして、まさに、港湾、道路、あるいは空港も一体ですけれども、そういったものが一体となって機能するんだということを強調しておきたいと思っております。

それから、道路でありますけれども、これは資料でいきますと9ページになります。言わずもがなの三環状であります。今回の予算措置の中で、三環状についても若干後退をしたようなところがございますけれども、私自身、三環状の重要性というのは非常に強調したいと思っております。やはり環状道路がない首都圏、特に東京圏の問題は、これは過去のいきさつもございますけれども、かなりの経済的な負担になっていると考えています。そのほか、首都圏で言いますと、横浜環状道路の問題もあるし、それから川崎縦貫。私、千葉だから言うわけじゃありませんけれども、千葉北というのも、重要な幹線道路として位置づけられてよろしいんじゃないかと思っております。

それで、鉄道については、やはり今話題になっているのは空港アクセス、ミッシングリンクということになります。きょうは、このリニア構想の絵がありますので、こちら

の話は私ではなくて、松沢知事あるいは森田知事からお話しいただくのかと思いますが、私は今かかわっておりますのは成田、羽田の直結といいますが、短縮の問題であります。特に東京駅との直結問題というのをやっております、押上から泉岳寺、あるいは品川まで短絡線をつくりまして、東京駅の地下へ持ってくると、こういうものであります。3,000億、4,000億ぐらいになるでしょうか。それほど、何といいますが、額としては大きくないと言っては変ですが、経済効果を考えると、かなりのものがある。これも一つの選択肢かと思っております。こちらのリニアのほうは後でご説明をいただくということだと思えます。

それで、12ページのところをお開きいただくと諸外国の都心と空港の距離と鉄道の所要時間というのがございまして、50キロ、60キロ離れた空港というのは、それほど珍しくありません。そこに丸で囲っておりますが、成田。要するに、この位置が高い。鉄道等で利便性を上げて、この位置を、例えばロンドン（ガトウィック）とか、この辺まで下げてくると、こういうことで効果が出るのではないかということでもあります。

次に、研究開発拠点等の問題ですが、13ページ、これは神奈川県の場合が非常によく、神奈川県の方にちょっとつくっていただいた資料でありますけれども、「インベスト神奈川」という形で、さがみ縦貫の沿線、あるいは湘南都市圏にいかん投資があったかということがございますし、それを首都圏レベルで見ていくというのが1つ前になります。その道路のところ、さっき見ていただきました10ページのところで、例えば圏央道の周りにはかなりの工業立地があるというようなことでもあります。国としても、産業クラスターという言葉を使って、地域に特化した経済圏域をつくっていく。あるいは、その産業の基盤をつくっていくということがございます。

14ページのところに産業イノベーション創出プロジェクトというのがありますが、この辺は首都圏広域地方計画プロジェクトにあります。こういったことを実際にどれだけやれるのかということですが、私はやはり首都圏のポテンシャルを上げて、日本全体の牽引をするという意味での重要性があるんだろうと思っております。

若干時間がなくなってきましたので、急ぎますけれども、2番目の首都直下型地震等の危機に対する広域的な取組であります。これは、今申し上げましたように、既に国のほうで首都圏広域地方計画プロジェクトで、こういうふうにとまとめられておまして、その一つを15ページのところに出してきておりますけれども、要するに首都機能の低下が日本全体のその機能の停止に結びつくということでもありますので、広域的な防災拠点の整備、それから連携。特に防災協力体制の構築というのが重要であると思っております。

以上が私の話でございますが、ちょっと10分ほどオーバーをして恐縮でございますが、何か問題があれば、また発言をさせていただこうと。どうもありがとうございました。

○座長（川本埼玉県商工会議所連合会会頭・さいたま商工会議所会頭）

どうもありがとうございました。

ただいまの山内先生からのお話の感想等も含めまして、ご意見をちょうだいしたいと存じます。

どうぞ。東商の岡村会頭、よろしく申し上げます。

○岡村東京都商工会議所連合会会長・東京商工会議所会頭

山内先生、どうもありがとうございました。大変貴重なご提案をいただいたのではないかと思います。経済力そのものでは日本が中国に抜かれる日が、もうあしたに迫っているという状況の中で、別の意味で世界に存在感をどうやってもたすかということが非常に大事な話ではないかというふうに思うんですが、少し話が飛びますけど、結局、首都圏の機能、東アジアでの中心の機能というのをどう果たすべきかということを考えるべき時期に来ているのでは



はないかというふうな感じがしておりまして、そういう意味で、今ご説明ありました社会資本の整備の状況から見ますと、先行き、まだ明るい見通しが見えないというのが現状じゃないかというふうに思います。

今いろいろご説明がありましたので、私からくどくど申し上げるまでもございませんけども、道路で言えば三環状道路や、空港・港湾へのアクセスの道路、空港で言えば成田、羽田の問題、あるいは横田の共用の問題等々、それから港湾で言いますと、やはり京浜地区一体となった港湾というものを考えなくちゃいけないんだろう、そういうふうに思いますんで、今のご提案について、ぜひそれを実行に移すように働きかけを強くしなきゃいけないと思うんですが、八都県市の皆様方で行政のほうでまとめているいろいろな形で国に対するご要請をいただいていると思うんでございますけども、ぜひその中に私も民間も加えていただいでですね、官民一体となって、その国の政策を要望するというのをぜひご検討いただければなと思ひまして、八都県市のお話の中でも、そういう、もっと一体感を持って進めていこうではないかというお話もあるやに伺っておりますので、ぜひこの場でご提案をさせていただきたいというふうに思います。

以上でございます。

○座長（川本埼玉県商工会議所連合会会長・さいたま商工会議所会頭）

どうもありがとうございました。

首都圏の機能のアップ、これは中国が追っかけてくる、あるいはまた、やがて抜かれるんじゃないかというようなことから、そういった官民一体の形でですね、あるべき方向を模索しようというようなご提案だったと思います。

どうぞひとつほかの。どうぞ、神奈川の松沢知事。

○松沢神奈川県知事

神奈川県知事の松沢です。きょうは皆様、大変ご苦労さまでございます。

ただいま山内先生から、首都圏の社会資本整備について、いろい



るご説明をいただきましたが、今、神奈川県が千葉県と一緒に研究をしている「成田～羽田超高速鉄道整備構想」というペーパーを見ていただきたいと思います。これはただいま岡村会頭からもお話がありましたが、首都圏がアジアの中での経済競争に勝ち抜いていく力をつけるためには、やはり空港・港湾、日本の貿易立国、あるいは観光立国のためにもなる、こういう港の整備が空も海も必要であるにもかかわらず、これまでの国の政策が大変悪くて後れていた。それで、例えばハブ空港ですと仁川に、あるいはハブ港湾ですと釜山に完全に機能を奪われて、日本が後手後手に回っているという状況です。

それで、首都圏の航空機能を考えますと、今の状況で首都圏第3空港をつくるというのは、もう不可能だと思います、土地の面でも、あるいは環境の面でも。そうなりますと、今あります羽田空港と成田空港をいかに充実させて、両空港を一体的に運用して、その特色を生かして相乗効果を出すか、これをやっていくしか方法はないわけですね。そこで、先ほどの話のように成田も第2滑走路が少し充実して、20万回から22万回になると。あるいは、羽田も第4滑走路ができて、30万回から40万回強の発着数を持てると。ただ、成田は24時間化が難しいんですね。夜間が難しい。住宅もありますので。羽田は滑走路が少し短い。いろいろ、良い面、悪い面がある。しかし、24時間化はできるということです。

この2つの空港を有機的に一体化してしまうと。それには、今80キロ離れている2つの空港を、隣の空港、隣のターミナル、隣の滑走路にできるかどうか。その方法がこの超高速鉄道だととらえていただければと思います。

今、成田へのアクセスはいろいろ改善されていまして、左下の表にもあるように、これから成田空港から、山内先生も今検討されているとおっしゃっていましたが、都心に来る、日暮里に来るまでは50分ぐらいですか。

○山内一橋大学大学院教授

日暮里まで36分。

○松沢神奈川県知事

36分になる。ただ、日暮里で1度乗りかえて京急に入っていくようなことをやるか、あるいは直通ができるかですね。

○山内一橋大学大学院教授

都営地下鉄の押上から東京駅までの短絡線をつくる、そういうことです。

○松沢神奈川県知事

それでもやはり30分、40分はかかってしまうわけですね。この大深度地下を使って、リニアでも新幹線でもいいんですが、300キロぐらいの超高速で移動できれば15分ということが可能だと思います。ただ、空港間のお客さんだけでこの鉄道をペイさせることはできない。したがって、千葉ですとか、あるいは横浜まで、さらには東京から新宿、そしてさいたま新都心という業務核都市をつなげれば、この業務核都市間の移動ですね、

住民がこういうリニアを使って、超高速鉄道を使って動ける。つまり既存の鉄道を使って1時間かけて安く行きたい人と、自分は10分で行きたいけれども、1,000円かかってもいいという人の、鉄道移動の選択肢が持てるんですね。そういう首都圏住民の利便性にもつなげたいと思っています。

そうすることによって、この2つの空港を一体的に運用できる。つまり国際線で成田に入ってきた人が、1泊しなくてもすぐに羽田に移って、そこから国内空港にも出られる。そしてまた、成田空港にも国内線を入れて、羽田、成田を両方とも国際機能、国内機能を持たせて、2つの空港を一瞬でつなぐということをやれば、この2つの空港が合体された形でハブ空港化できるわけですね。そういう発想であります。

これは、航空の利便性を高めるだけではなくて、例えば鉄道へのシフト、成田に行く人の60%は車で行っていますから、これが鉄道利用になれば、モーダルシフトで、かなりCO₂を減らせる。要するに渋滞が減り、排気ガスが減ってくるということもございます。そして、業務核都市を育成することもできると思います。

さらに、建設費を見ていただくと、大深度地下は、今、工法も非常に発展しています、立坑をかなり広い間隔でできますので、そんなに工事費もかからない。地上権も発生しないということでもありますし、また日本の新幹線技術、あるいはリニア技術を都市間の移動だけでなく大都市の中で使うという、これも新しいシステムだと思います。この大深度地下の土木技術、あるいはリニアや新幹線の先端技術をこういう大都市で使うことをシステムとして証明できれば、これは日本の輸出産業になると思います。日本の鉄道技術というのは世界一だと思っていますので。そういう意味でもやっていければなと思っています。建設費としては、これはいろんな考え方がありますが、1兆3,000億、5,000億円ぐらいで可能かなと。今、羽田の第4滑走路で6,000億円ですか、7,000億円ぐらいかな。

○山内一橋大学大学院教授

6,000億。

○松沢神奈川県知事

6,000億円ぐらいですね。今のままでいきますと、羽田は第5滑走路をつくるという議論も始まりますので、沖合いにまた展開して埋め立てをすれば、1兆円ぐらいかかっちゃうわけですよ、滑走路1本つくるのに。それであれば、このリニアのシステムが1兆5,000億円できるとなれば、決して無駄な公共事業ではない。将来に向けて、未来への投資になると思います。経済波及効果もかなり大きいと考えています。

これに反対する理由を考えるのは簡単です。お金をどこから集めてくるのか、こんなことできるわけじゃないかと。ただ、そうではなくて、首都圏を再生させるために2つの空港を1つに結んで、ハブ空港化をきちっとやって、そして日本の技術立国としてのアピールを世界に向けてやっていく。首都圏の利便性を高める。このように、いろんな効果が出ますので、ぜひともこれは、今、千葉県と神奈川県で研究を進めています

ので、できれば首都圏全体で、民間の皆さんにも参加いただいて検討を進めていく。しかるべきときに国に対しても、きちっと国家プロジェクトとしてやれるかどうかを協議していく。そういう方向を目指していければと思っていますので、ぜひとも首都圏連合フォーラムの皆様のご理解と、またご指導もいただければと思っております。どうもありがとうございました。

○座長（川本埼玉県商工会議所連合会会頭・さいたま商工会議所会頭）

どうもありがとうございました。

ただいま神奈川の松沢知事のほうから、成田～羽田超高速鉄道の整備構想の一端をです。以前にもお聞きしたことがあるわけですが、大変そのときよりも何か実現性が伴っているといいますか、前はちょっと夢物語のような、時代がそういうような感じをです。持たせるのかなと思います。空も海も港の整備からだというようなご意見をちょうだいいたしました。ありがとうございました。

さて、ほかの方は。どうぞ、千葉さん。

○千葉千葉県商工会議所連合会会長・千葉商工会議所会頭

やはり日本を代表する都市圏、首都圏の中で、日本が伸びていくときに、もちろん中京、近畿もございしますが、日本の中でも首都圏が活性化していかない以上、日本の次の世代はないというようなことを言われています。それで先ほど山内先生からお話があったように、やはりいろいろなプロジェクト、新しい試み、これはお金がかかることも相当ありますが、戦略課題としてやはり時間の広がりの中で考えていくというようなことが必要だと思います。新しいプロ



ジェクトというのは皆さんおっしゃるようになりますけれども、たとえば今ある首都高の問題です。石原知事は前からも言っていますが、出来たのが東京オリンピックのときですね。ですから、そのときの、そのテンスにおける1つのプロジェクトであって、それを今後直していくときに、古い施設でもリニューアルしていかなければならないわけですから、古いものをどうするかということで、道路も地下鉄も鉄道もすべて同じだと思います。そういう意味では、今まであったものをリメイクしていくようなプランも新しいものの中に入れて直していくことが必要だと思います。

観光の問題等が今後は大きな課題になってきますので、首都圏としてのあり方の問題を考えますと、交通の問題が大きな課題になっていくと思います。現在ある路線をどういうふうに変えていくか、相当大きな投資が必要になって来ます。ですから、それと新しいものを結びつけていくということが必要だと思います。既存のものをどう活性化させていくかという手だても無視できない、大きな問題だと思います。それから災害の問題を考えてみると、新しいプロジェクトとして対応もありますけれども、既存の問題を

どうリメイクしていくかというのも大きな問題にはなってきます。

石原さんが前に言われたのは、日本橋の上に道路が通っているというような問題、今も機能していますけども、相当老朽化しているし、つくるならば新しいものを、またつくるというときに、日本橋の上でいいのかどうかということも考える必要があります。

観光というコンセプトからすれば、やはり東京オリンピックのときのインフラと時代を経た今後の展望の中でのインフラをどう考えていくかというものを、やはり視野の中には入れておく必要があると思います。

来年、上海で万博が行われますが、テーマとしては、ベターシティ・アンド・ベターライフというのがテーマだそうですし、中国は経済では沿岸地域は相当活性化していますけれども、内陸部のほうにはいろんな格差の問題等もあるということも聞いています。ですから、サブテーマが都市と農村だそうです。中国は万博の中でもテーマとして活性化の問題を考えているわけです。日本においても都市圏、特に首都圏の中ではそういう視線を持っていく必要があると思います。

テーマとしては、成田、羽田の問題もございましたけれども、やはり私どもが考えているのは、空の港、エアポートも、海のシーポートも、やはり港として、また上田知事はいつも河川の問題を埼玉としては言われていますが、川の港というか、河川、シーポート、エアポート、これと結びつけるインフラとしての道路、鉄道、そういうトランスポーターションマターを考えていくということは必要です。1つの問題に偏っているんじゃないくて、やはり連携をとりながら考えていくという視線が不可欠だと思いますし、すべて絡み合っているというようなスタンスの中から一つ一つ個別の問題に、ブレイクダウンしていくという姿勢が各都府県でも必要でしょう。全体をまとめた中での考え方としては、絶えず次の課題、大都市災害の問題とも結びつくわけですし、さらに言えば教育であり、文化であり、保健から始まっているいろんなマターにつながっていくような、まさに社会構造のインフラと言えるべきテーマだと思いますので、そういう視点で私どもも考えながら、会議所の中では、できる限り提言し、努力してまいりたいと思いますので、よろしくをお願いします。

○座長（川本埼玉県商工会議所連合会会頭・さいたま商工会議所会頭）

どうもありがとうございました。

千葉の千葉会頭のほうから、ただいま大変広範にわたるインフラのリメイクといいいますか、そういうようなお話をいただいたわけでございます。

どうぞ、井上さん。

○井上東京商工会議所副会頭・同会議所中小企業委員会委員長

今インフラの問題がずっと話をされておりますが、私としてはものづくりの観点から一言申し上げたいと思います。

首都圏は、ものづくりの企業の大集積であるということでありませう。基盤技術や先端技術を活用したものづくり企業にとりましては、



大学や研究機関、金融機関、外資系の企業と連携を一層図って、イノベーションを発揮していくことが重要だというふうに考えております。私が担当しております東京商工会議所の中小企業委員会におきましても、今年、国及び東京都に太陽光発電や低燃費車、省エネルギー製品などの新分野、成長分野を支えている中小企業の技術開発支援や新産業の創出に向けた環境整備やエネルギー、環境、福祉等をテーマにしたリーディングプロジェクトの創出などについて要望いたした次第です。

今年度の補正予算でもご承知のことだというふうに思いますが、ものづくり中小企業製品開発等支援補助金は既に多くの企業が認定されておりまして、この補助金は、高い技術を持ちながら研究開発にかかる資金が不足しているために製品化を断念してきた多くの中小企業に大変有効に作用したようでございまして、これらの成長が期待される都市型の次世代産業には中小企業のものづくりの技術が必要とされております。その点でもご配慮をいただきたいなというふうに思っております。このように国に対して支援を求めつつ、各自治体におかれましても、地域特性に応じた産業育成のための環境整備を今後お願いしたいというふうに考えております。

一方で、首都圏の人材・情報などの集積を有効に活用した産業を発展させるためにも、社会資本整備によるネットワークの構築が不可欠であろうというふうに思います。1都3県の各地域においても産業集積の拠点を育成しておりますが、これらの拠点間がより効果的に連携することが重要かと存じております。産学官の連携や人材育成などにおいても、広域に連携して行うことで、より効果が得られるものについてはぜひ連携をしていきたいというふうに思います。

首都圏にふさわしい、そしてそれを生かせる都市基盤について、今後もぜひ一緒に考えていきたいというふうに思っております。よろしくお願いしたいと思います。

○座長（川本埼玉県商工会議所連合会会頭・さいたま商工会議所会頭）

どうもありがとうございました。

ものづくりの立場からのお話をいただきまして、ありがとうございます。

産業集積、そしてまた1都3県の連携をですね、より必要とするんじゃないかと、こういうふうに受けとめさせていただきました。

はい、どうぞ、石原知事。

○石原東京都知事

きょうの前半の八都府市の首長さんたちの会議で、私から提言といたしましょうか、皆さんに共通の認識を持っていただいて申し上げたんですが、社会工学的に見て、インフラのプライオリティって、おのずとあると思います。今度の新政権の予算編成の前のいろいろ作業を眺めておりますと、1つはっきりしていることは、何かの大臣も明言していましたが、高速道路よりも新幹線という優先順位のようなのですが、高速道路が新幹線に比べて、劣性に見られている



その評価の1つの証左として、例えば高速道路を無料化する、あるいは、新しい高速道路の建設予算を削減するという、1つはっきりした事例があるわけですがね、これね、私はちょっと違うんじゃないかと思う。非常に危惧を感じているんですけども、先ほども同じことを申し上げました。

かつて三木内閣のときに、国鉄が憲法で禁じられているスト権というのを獲得する。スト権スト、10日間やりまして、これは世間のひんしゆくを買って5日間つぶれたんです。彼らの目途は、貨物の運送を止めることで物価に響くだろうと思ったら、意に反して、東名が既にできておりましたんで、要するに物価に全く影響しなかったんですね。以来、このモータリゼーションの要するに文明の中での日本という地勢学的な条件の中での高速道路の意味合いというのは定着したと思うんですが、どうも今度の予算編成のいろいろ前のそのための事業を見ますと、私は、ちょっとそういう点を非常に危惧せざるを得ないんですけども、きょうは経済界の方が、そして社会工学的にインフラの専門家の先生に来ていただいて、皆さんの意見を聞いて確かめたいんですけど、どうなんでしょうかね。その新幹線、物運べませんし、日本の流通というものを完全に支えている。しかも、今の鉄道機関が貨物をしている、その荷物のパーセンテージ、非常に少なく、10%切っているわけですね。こういう状況の中で、私は、そのプライオリティから言っても高速道路は絶対に高いもんだと思いますが、その点で皆さんのご意見をお伺いしたいのと、もう一つ、別の問題ですけど、オープンスカイと世界じゅうが言っていますね。四十数カ国が東京に乗り入れたい、日本に乗り入れたいと足踏みしている。オープンスカイ、オープンスカイとアメリカも言うんですけど、しからは関西空港に行ってくれと。いったって、だれもうんと言わないわけですね。これは話はよし悪しの問題になるでしょうけども、やっぱりこの首都圏、物事集積が進み過ぎている嫌いありますが、その現況の中でビジネスということを考えれば、首都圏の空を広げる、門戸を広げざるを得ない。そういうことで、私も横田の問題に取り組んできました。これは代議士のころからやってきたんですけども、これはいろんな事情がありまして、足踏みしています。

特に、アメリカの軍というのは、何とどのかな、握ったもの絶対離さない。どこの国でも軍隊はそういうものでしょうけども、アメリカのかつての報告を見ましても、日本に構えている空軍の基地の中で絶対的に必要なものは、まず三沢、岩国、それから嘉手納なんですね。それで、横田は単なるロジスティックベースでありますけども、たまたまあそこに米空軍の本部があるためにですね、在日の。そういう貢献もあるんでしょうけど、彼らは絶対にあそこを離さない。それから、それを主唱した人間がアメリカで余り評判のよくない「ノーと言える日本」なんかも書いたもんで、有名悪名高くなった私なもんですから、いろいろ事情聞きますと、横田の 이슈ーというのは、ザッツ・イシハラズ・ベイビーだと言われているようでして、そこもネックになっているのかもしれませんが、私の任期は知れていますが、これから先、これ日本で一番長いランウェイを持っているわけですね、こういったものの併用も、ぜひ考えた上で皆さんの認識をい

ただきたいと思うんです。

ついでに申しますと、この問題でアメリカに行きまして一番理解を示すのはアメリカの経済界です。彼らのビジネスジェットがですね、日本に飛んで来れない。その申請してもですね、2カ月時間がかかって、2カ月先しかそのスペースをあけてもらえない。しかも、それじゃ、自分たちの国の飛行機でいいじゃないかと言ったら、彼らはよく知っていますが、アメリカの航空会社のファーストクラスというのは全部盗聴されています。彼らはよく知っています。だから、そこでは日本に来る途中、ビジネストークできない。だから、ビジネスジェットを使いたいんだと。そういうこともありまして、経済界の方がよくその感覚おわかりでしょうけども、そういうものを踏まえて、この横田の問題にもひとつご理解いただきたいと思います。

○座長（川本埼玉県商工会議所連合会会頭・さいたま商工会議所会頭）

はい、どうもありがとうございました。

挙手をいただいておりますが、今の石原知事のご質問といいますが、問いかけに対しまして、ちょっと山内先生にお話をいただきたく思います。よろしくお願いします。

○山内一橋大学大学院教授

最初に知事言われました道路と鉄道の話ですけど、こういう環境問題になっていく中で鉄道の重要性というのは見直しされている、これは事実だと思いますし、ヨーロッパでも高速鉄道網が、かなり整備されているのは事実だと思いますが、おっしゃるように、やはり物流を含めた交通の大きなシェアを道路が握っていて、その経済効果というのは、はかり知れないものがあるわけです。ですから、その辺のことについては、やはり費用対効果をはっきりさせるということの中で、道路政策にもそれなりの投資をしていくというのは当然のことだと私は思っています。

先ほど三環状の話を申し上げましたけれども、首都圏の三環状の経済効果の高さというのは、かなり大きいものがあります。特に今回の無料化の議論とか、それから、その前に1,000円割引の話ございましたけれども、地方でそれをするということの効果というのは余りない。要するに地方ですと、結局、鉄道とかバスから上に乗ってしまうのですけれども、もともとそんなに混雑していないわけですから、無料にしたことの経済効果はそれほど出ない。逆に、その地域の、例えば九州なら九州の鉄道の経営が問題になるとか、そういったことが出てきてしまう。

そこで、申し上げたいんですけれども、高速道路を大きく変化させるというのは、日本の交通政策をかなり転換させることになります。その辺を理解した上でこういう政策をとらなければいけないのだと申し上げたいですね。ただ、一方で、大都市のように非常に逼迫した、道路スペースが逼迫したところの道路整備というのは非常に重要なので、これは進めなきゃいけないということだと思えます。その際も、私、最初申し上げましたけど、やはりその応分の負担をいただきながら、それを進めることだと思っております。

横田についてですけれども、前に一度、知事とお話したことがあるんですけども、横田、かなりスペースが逼迫していますんで、そんな大きな空港にはならないんですけども、やはり実績をつくるのが大事かなと思っています。たしか私の調べたところでは、大阪万博のときに羽田空港の容量が不足して、横田から民間機が飛んだというような事実があったと思います。今あそこで可能なのは、例えばビジネス向けのジェット機をあそこに入れるとか、セキュリティーの問題がありますので、非常に有効だと思います。そういった形で実績をつくっていった横田を共有化する。横田2つあって、空港の問題と、それから空域の問題ありますんで、その2つをそういった形で変えていくのが必要ではないかと思っています。

以上でございます。

○座長（川本埼玉県商工会議所連合会会頭・さいたま商工会議所会頭）

はい、どうもありがとうございました。

よろしゅうございますか。

それでは、お待たせしました。佐々木さん。

○佐々木神奈川県商工会議所連合会会頭・横浜商工会議所会頭

横浜の佐々木でございます。

基本認識としては、グローバルな都市間競争に打ち勝つためというイメージで、横浜、神奈川から見た意見を言わせていただきます。日本の成長戦略の要はやはり首都圏経済の戦略強化であることは間違いないと思いますが、その中で横浜、神奈川の役割というのは非常に大きいのではないかと思います。



そこで、やはり国際競争力を強めるための社会資本の整備ということで、先ほど先生からも話がありましたように、まず第1は羽田空港の再国際化。これは横浜、神奈川は非常に近いものですから、恩恵を被るものです。第2はスーパー中核港湾としての横浜港の整備と京浜3港の連携強化。先ほどから話の出ている釜山とか香港とかとは、全くけた違いでございますが、やはり東京湾の大きな港湾が一体化しないとなかなか競争に勝てない。第3は圏央道と横浜環状道路の整備。これは絶対に必要で、産業の面からも観光の面からも早く整備していかなければならない。このように空・海・陸の交通システムの構築というのが非常に大きな課題ではないかと考えます。もちろん先ほど神奈川県の松沢知事から話のありましたリニアの問題も含めてでございます。

それから、横浜、神奈川の京浜臨海部は我が国経済において非常に重要な役割を担っており、従来は単なるものづくりということで力を入れてきましたけれども、今後は先端技術とか、開発型工場、あるいは研究所、そういう機能への転換を図っていくべきではないか。そういうことで、首都圏の一員として貢献していきたいと思っております。

以上でございます。

○座長（川本埼玉県商工会議所連合会会頭・さいたま商工会議所会頭）

どうもありがとうございました。

はい、どうぞ。西岡様。

○西岡川崎商工会議所会頭

川崎の西岡でございますが、先ほど山内先生からも貴重な話をいただき、ありがとうございました。

石原知事からもお話がございましたけれども、経済界からすると、物流という世界、時間、コストという世界、そこがどうも国家戦略上、競争力を失ってきているんだという、視点というか、とらえ方が、どうも抜けているかと。今、ここに首都圏空港という表現、今まではそうなかったように思うんですけども、ハブ空港化される、

これももう全く取り残されて、国家戦略とか、国益とか、そして空港整備の中でこれはやはり表裏一体となつての道路の整備は必要だと思うんです。それで、知事の大変なご努力で、外環が東名まで出ると。この費用が今回またカットされて、調査費だけ6億でしたですかね。これだけのみだと、我々としては、東名から以南、これは大田区の絡みがありますので、どちらがどうこうではありませんけども、羽田が国際空港化されるについてそれ以南、それからアクアラインを含めた、大きな外環道路の整備というのは、どうも抜けていると。そんなようなことを思って仕方ないんです。本当に今般の外環の、費用、予算カット、調査費だけ。

我々としては、今年早々だったでしょうかね、国が東名以南を検討すると、そういうことまで表現した。それが今回全く覆されている。やはり私は経済人としては、渋滞することで、1分間幾らのコストが発生しているんだということを、このもう一度、各論ベースから立ち上げる必要があるんじゃないか。しかも、今は環境ということからすると、CO₂の削減、削減と言っておりますけども、渋滞をすれば幾らのガスが出る、CO₂が出る。ここも私はトップダウンじゃなくて、やはりボトムアップで、こういう問題があるという、その積み上げからやっていく必要性もあろうかと。それがわかりいいと思う。そして、やはり住民に対する、今川崎は公害訴訟いろいろ受けて、まあまあ解決の途にありますけども、やっぱりそういう各論の積み上げをぜひやっていきたいと思えます。

私は今回、外環から東名以南、これについての議論が中止になっているということで大変ショックであります。つい先般も香港へ行ってみたり、アメリカへ行ってみたりしていますけども、日本のこの字も出ません、海外からは。これでいいのかどうか。やはり部分最適じゃなくて、国家戦略的にグランドデザインの中で、この首都圏空港という、こういう発想の中で、今松沢知事もお話出ましたけども、どうするんだという、日本というのは全く無視されて相手にされていないんだということを、もっと私は知るべきだと思います。ですから、やはり首都圏フォーラムで、そういう国家戦略をもっと発信する。そして、できるものを一つ一つ積み上げていく、そういう地道な努力を、我々経済人と



しても進めたい。声を大にして申し上げたい。競争力を失っているんだということ。横浜港へ物をおろして、そして川崎港へおろして、京浜3港ありますけども、おろした後の費用のほうが、幾ら安くつくってもペイしないんだという、このところの、現実を知るべきだと思います。

○座長（川本埼玉県商工会議所連合会会頭・さいたま商工会議所会頭）

どうもありがとうございました。

川崎の西岡商工会議所会頭からのご意見ありがとうございました。

はい、森田千葉県知事。

○森田千葉県知事

どうも山内先生、大変貴重なご意見を拝聴いたしまして、改めてご尊敬申し上げます。

私、今、西岡さんがおっしゃったこと、本当にそのとおりだと思うんです。我が千葉県においても、せっかくアクアラインが値下がっても、例えば1つの館山道というのがございます。あそこ、今、2車線なんでございます。アクアラインが安くなって、それから、非常に混雑するようになった。あれを何とか4車線にするということ

で内示を受けていたが、急に凍結になってしまった。そうなってくると、今度は圏央道も含めて、縮減なり凍結になってきてしまうと、はっきり言って大動脈の整備が動かなかったら物流、物も動かなくなって、そのうち人も動かなくなってきてしまう。

ましてやですね、今、成田だ、羽田なんて、対峙している場合じゃないですよ。こんなことやっていたら、日本なんて極東のちっぽけな商人になってしまうと。やっぱりしっかりと、私は共存共栄、がっちり腕組んで、我が日本国の国益のためにも、国際空港としてやっていかなきゃいけない。そのゆえにおいて、私はその交通、言うならばそのリニアモーターカーですね。松沢知事と神奈川とずっと勉強してきましたが、まず大胆にこれから私たちですね、進んでいかないと、それこそ東南アジアから見向きもされなくなってしまう。特にこの交通網に関しては、首都圏においては本当に、これはもう私たち大動脈でございますから、これは政治も経済界も、こぞってしっかりと国に言っていかなければ、これは大変なことになってしまうのではないかなと、私、そう思うんでございますが、山内先生、どのようにお考えでございましょう。

○座長（川本埼玉県商工会議所連合会会頭・さいたま商工会議所会頭）

山内先生。

○山内一橋大学大学院教授

おっしゃるとおりだと思いますけれど、このリニアの件について1点だけ、私、コメントさせていただきたいのですけれども、これ意思決定は政治的にやることですので、仮にやるとして、地下を掘ってリニアをつくることは簡単にできると思うんです。何がネックになるかというところ。特に東京駅。この絵ですと、恐らく東京駅接着という



ことを考えられていらっしゃるのだと思うので、東京駅も含めて各駅をどういうふうにつくっていくかが、お金もかかるし、時間もかかるんです。その駅がいかにかできているかで利便性が全く違うわけですね。そここのところを考えなきゃいけない。

特に、恐らく東京駅なんかをやるのでしたらば、今我々の調査、別件でやっていますが、東京駅の近くにもう駅つくるところほとんどないんです。丸の内側しかないのですけれども、そここのところ、例えば大開発、再開発をする中でこの位置を位置づけるとか、そういうことが必要になってくると思うので、そういう意味でも、こういう計画を進められるのであれば早急に進められて、もっとグランドデザインを早目につくることだと思っております。

○座長（川本埼玉県商工会議所連合会会頭・さいたま商工会議所会頭）

よろしゅうございますか。

○森田千葉県知事

ありがとうございます。

○座長（川本埼玉県商工会議所連合会会頭・さいたま商工会議所会頭）

まだご意見があろうかと。はい、どうぞ、上田知事。

○上田埼玉県知事

三菱UFJ証券の水野和夫チーフエコノミストによればですね、2002年から2006年までの間、ITだとか鉄鋼だとか輸送用機械、いわゆるグローバル企業の年間の成長率が一番景気の拡大期だった時期に9.5、年率ですね。2002年から2006年までの間、この間、ドメスティック、国内企業はマイナスの1.7、合わせてプラスで1.4。つまり景気拡大期の2002年から2006年までの間ですら、国内を相手にしている事業者の皆さんたちはマイナスの1.7で、グローバル企業だけが9.5で、それ合わせてプラス1.4の成長、平均がですね、年率。そういうことを考えると、今後高齢化社会、人口減少とかということ言えば、国内市場のパイの中で、そう大きく期待できるものはない。もちろん持続可能な内需拡大政策もいろんな形で必要だと思いますが、やっぱりグローバル化というのは基本的には進むものだということを前提にして、国際競争力を高めなくちゃいけない。



課題は、今、山内先生が言われましたように、例えば空港の問題でアクセスが日本の場合は問題だと。そういうことがあるんで、例えば乗客なんかはオール世界の中で2006年レベルで23番目と。乗客数がですね、成田の。で、貨物においては何とか5番目ぐらいに入っているわけですが、それにしても弱いと。港が非常に落ちてきていることも、この数字でですね、大変明らかになっておると。それで、アクセスをうまくやらなくちゃいけない。道路に関してですね、現政権が道路については余り熱心ではない。まさにコンクリートの象徴みたいな形に高速道路をしているようなところがある。こういう現況の中でも、この首都圏フォーラムの中でですね、ある程度絞り込みをしなくち

やいけない。松沢知事、また森田知事のリニア構想もあれですが、例えばこれが新幹線だったらどうなのか。駅との整合性だとかの話も、今山内先生から出ましたけども、リニアで駅の数が多過ぎるような感じもします、正直言って。千葉でもとまります、東京でもとまります、羽田もとまります、横浜もとまりますというんだったら、スピード出している暇がないんじゃないかなと。その嫌いもあるかなと。ある程度現実的にいかなくちゃいけないと思いますし、三環状の中でどれを我々は優先するんだと。例えば進行速度からすると、どうも圏央道を優先したほうが早いのかなというような、そんな感じもしますし、そういう戦略の優先順位をですね、やっぱりこの場である程度煮詰めていてですね、それを打ち出しながら、やっぱり影響力のある企業グループのトップの皆さんと大変多くの人口を抱えている行政のトップの皆さんが、こちらを優先していいんじゃないかということで、これで首都圏を活性化して日本国を活性化しようじゃないかという、その順位をある程度は出していかないと、これ三環状ともみんなやってくれという話になるとなかなか大変な話でありますので、どこを優先するかとか、それとアクセスの問題についても、課題としてリニアもいいのかもかもしれませんが、今できることでどれが可能なのか。港湾についても、今できることで何が可能なのかとか。この港湾、道路、空、そして鉄道、この4つの部門についての優先順位を、もしもって専門家レベルに必要な順位づけが必要であれば、そうした検討チームをつくった上で我々はきちんとアピールしたほうがいいんじゃないかと、こんな思いを、ちょっとそれぞれ皆様方の問題提起をですね、聞きながら感じたところです。

○座長（川本埼玉県商工会議所連合会会頭・さいたま商工会議所会頭）

どうもありがとうございました、上田知事。

はい、阿部市長。

○阿部川崎市長

川崎市長でございます。

インフラ整備ですね、非常に無駄が多くてですね、とにかくきちんと整備しないといけないということ、これは紛れもない事実だと思いますね。川崎では、やはり外郭環状線と川崎縦貫道路の2期事業、今は宙に浮いているわけですが、これをやっぱり1本にしてですね、もちろん東名高速のところも通って、第3京浜も通ってですね、そして羽田空港、あるいはアクアラインに繋げる。これはもう必要不可欠だと思いますね。キャノンの本社が東京の大田区側の大変便利なところにあるのですけれども、そのキャノンの社長さんが羽田空港に、あるいは成田空港に行くのに大変な時間がかかって、とても不便だというような、そういう話がありましてね。キャノンだけではないのですけれども、もっともっとそういう、時間を有効に活用して国際戦略を有利に進めていくということも必要不可欠だと思いますね。それが1つあります。



それと、スーパー中枢港湾にしましても、羽田空港の国際化にしましてもあるいはハブ空港化にしても、恐らく今首都圏のお客さんのニーズに応えるという意味では十分だから、このぐらいでとどまっているんだらうと思うんですね。だから、これから発展させるということになると、シンガポールだとか、他のところと同じように、あるいは空港で言うとインチョンみたいに、ここを拠点にして出たり入ったりする、あるいは場合によっては通過交通になる、あるいは国内と海外を結びつける結節点としてですね。それで溢れたものがこの首都圏に新たな経済成長をもたらすという図式だらうと思いますね。

ですから、インフラを整備して便利にすることによって、そういう溢れてくる効果を期待するというのも確かに大事なことです。けれども、それよりもっと大事なものは、今、日本の産業そのものをどういう具合に国際社会の中できちんと入り込ませて、成長させていくかという、そういう戦略を首都圏では立てないといけないだらうと思いますね。現在、非常に飛ぶ鳥落とすように伸びているのは環境分野です。それから、もう一つは医学の分野です。今、川崎市内では、慶應義塾大学の研究施設などもありまして、ナノマイクロの研究だとか、iPS細胞で免疫ゼロの実験動物を行って再生医療を研究するような、そういう新しい拠点が出来つつあるのですが、これはもう紛れもなく成長分野であります。

それから、川崎市ではアジア起業家村と言って、環境技術を移転したり、アジアを相手にして発展していくためにアジアの起業家たちを招いて研究開発をしてもらって、それで会社を立ち上げてもらって、本国に帰って大きく発展してもらおうというような戦略で取組をやっております。そういう最終的には、日本の力、イコール首都圏の力と言って間違いはないと思うんですけども、それで以ってですね、この地球上で如何にこれからの日本の研究開発とか産業が安定的に発展していくかということを考えないといけないと思うのです。その辺のところはいかがでしょうかね。皆さんのご意見をお伺いしたいと思うのですが。

○座長（川本埼玉県商工会議所連合会会頭・さいたま商工会議所会頭）

時間もちょっとタイトになってきたんですけども、山内先生、一言二言。

○山内一橋大学大学院教授

先ほど申し上げましたように、産業クラスターをつくって行って、その中のイノベーション機能を果たしていく。これはやっぱりインフラが一つ重要ではないかと思っ
ているんです。産学連携なんかの場合も、うまくいくケースもあるんですけども、なかなかそれがうまくいかないというのは、やっぱり環境とか基盤とかができていないというのが一番のポイントだと思うんです。その辺を我々も、学校にいる側も非常に危機感を持っているんですけども、なかなかそれをうまくコーディネートする組織がないとか、そういったところがありますので、物理的な意味でのインフラと、それからそういったところの環境を整えていくというのは、ある意味でのソフトな意味でのインフラという

んですか、それが私どもの考える非常に重要なポイントかなと思っております。

○座長（川本埼玉県商工会議所連合会会頭・さいたま商工会議所会頭）

よろしゅうございますか。ちょっと時間が足りなくなってしまうて申しわけないんですが。今の川崎の阿部市長さんでございます。

どうもありがとうございました。

まだまだ議論は尽きないかと存じますが、時間も迫ってといたしますか、この後、首都圏からの道州制、これがパート2で控えておりますから、まとめに入りたいと思います。

皆様からさまざまなご意見をいただきましたけれど、総括いたしますと、国際競争や深刻化する地球温暖化への対応、あるいは防災、危機管理対策の充実、そして首都圏、三環状道路を初めとする幹線道路ネットワークの整備、あるいはハブ空港論、あるいはスーパー中枢港湾等々、多くの課題が出たわけでございますが、こうした課題に立ち向かい、首都圏が日本はもとより世界を牽引する活力ある地域として発展していくためには、社会資本の整備と産業の育成をより一層推進すべきであり、そのためには民間と行政の連携をさらに強化していくことが重要であるというふうに思料されます。集約されるかと思えます。

ご意見にもございましたように、社会資本整備・産業政策に関しましては、今後民間と行政の共同研究の場を設け、首都圏の課題の解決に向けた検討を進めるとともに、必要に応じて国に対して提言等を行っていく必要があります。本日はこうした共通認識が得られたと考えておりますが、いかがでございましょう。よろしゅうございますか。

（一同 了承）

ありがとうございます。

それでは、以上で首都圏として求められる社会資本整備・産業政策の意見交換を終了させていただきますが、皆様からいただきましたご意見等は後ほどのフォーラム宣言に反映させてまいりたいと思います。ご協力、どうもありがとうございました。

それでは、清水市長、よろしく願いいたします。ありがとうございました。

「首都圏から見た道州制」

○座長（清水さいたま市長）

ありがとうございました。

それでは、2つ目のテーマであります「首都圏から見た道州制」に移りたいと思いません。

初めに、道州制の動向について私から紹介をさせていただき、その後に意見交換を行いたいと思います。まずは、お手元の資料16ページをごらんいただきたいと存じます。

それでは、資料左側上段をごらんいただきたいと思えます。まず、これまでの政府の道州制に関する動向についてですが、平成18年の2月に第28次地方制度調査会から道州

制のあり方に関する答申が出され、広域自治体改革のあり方は具体策として道州制の導入が適当と考えられるとの内容が示されました。

また、平成19年1月には道州制ビジョン懇談会が設置され、昨年3月に道州制の理念や道州制基本法の制定、おおむね10年後の導入など、道州制の導入プロセスが具体的に提示された中間報告が出されました。

次に、資料右側をごらんください。各方面の道州制に対する考え方ですが、全国知事会を初め、日本経済団体連合会など5団体の考え方を整理いたしております。全国知事会では、平成19年1月に道州制に関する基本的な考え方を取りまとめ、これに沿って継続して検討を行っているところでございます。この中で道州制の検討に当たっての課題を提示し、国民的な理解を得ながら検討を進める必要があること。また、道州制の議論にかかわらず、まず第二期地方分権改革を着実に推進することが必要であるとしています。

また、全国町村会では、昨年11月の全国町村長大会におきまして、国土の多様な姿に見合った多彩な基礎自治体の存在こそが地方自治体本来の姿であるとして、道州制導入には断固反対する特別決議がなされております。

一方、日本経済団体連合会では、新政権に対する改めて道州制の早期実現を求める意見書の中で、分権改革の究極の姿として道州制の導入を重要課題と位置づけ、具体的な成果を早期に上げるよう求めております。

また、日本・東京商工会議所では、地域活性化に資する地方分権改革と道州制の推進についての中で、地域の実情に応じたきめ細かい行政サービスを提供するためには、地方分権改革によりみずからの判断と責任で政策を実行できる環境の整備が必要であることなどから、道州制の導入が必要であるとしています。

続きまして、資料左側の下段をごらんください。鳩山内閣の道州制に対する考え方ですが、民主政策集によりますと、これまでの議論とは異なり、現行制度を前提とする広域連合や合併の実施、将来的な道州制の導入も検討していくこととしており、これらについては地域の自主的判断を尊重するとしています。

このように道州制に関しましては、さまざまな意見があるといった状況でございます。冒頭にも申し上げましたが、皆様方のそれぞれのお立場から見た道州制について、忌憚のない意見交換をお願いしたいと存じます。

それでは、よろしく願いいたします。

何かご意見ございませんでしょうか。

先ほど首脳会議におきまして、道州制とは違いますが、首都圏連合という、特に環境分野に特化をして、こういったものを地方自治法に基づいた首都圏連合というものをつくらうというようなことで合意をされたわけですが、これらも含めて、松沢知事、ご提案者でもございますので、この道州制に対する考え方等について何か発言ございませんでしょうか。

○松沢神奈川県知事

正直申し上げて、私は根っからの道州制論者なんです。ですから、今回の総選挙でも、各政党に、道州制をマニフェストに掲げて、道州制基本法を1年以内に、道州制推進法を4年以内に制定することをしっかりとマニフェストに掲げるよう要請に行きました。経済界にも各党に働きかけるよう要請を行い、提言をしていただきました。

その中で、負けてしまった自民党、公明党には、道州制がしっかりマニフェストに入って、民主党には、はっきりとは入らなかったわけですが、決して民主党も否定しているわけではなくて、将来的に地方からそういう議論が盛り上がり道州制に行くのは好ましいことというようなスタンスなんですね。ただ、民主党の地方分権改革は、基礎自治体を充実させて、中央政府との2層制でやっていくというのが基本スタイルなんです。ただ、政令指定都市のように、きちっと財源も持ち、行政権限も持ち、また大きなスタッフも役所で持っているところは、かなりの地方分権の受け皿になりますが、今、日本には1,800弱の市町村があるわけで、小さな市町では、とても国の権限を受けろといったって、受けられる受け皿がないんですね。職員も少ない。そうしますと、結局広域行政やビッグプロジェクトは市町が受けられないわけですから、中央政府がやるしかなくて、巨大な中央政府のまま、ひょっとしたら今よりも大きな中央政府になってしまう可能性があるということを民主党の皆さんには常々指摘をさせていただいております。

何を言いたいかという、道州制という言葉にこだわる必要はありませんが、今、やはり市町村も市町村合併や広域連合を進めて、さまざまな地方分権の受け皿になるために基礎自治体改革を進めています。それと同時に、広域自治体も47に細かく分かれているのでは広域自治体にならないんですね。やはり経済圏に合わせた広域自治体、すなわち関西圏、九州圏、関東圏、東北圏、それに合わせたような広域自治体にしていかないと、広域自治体として機能できないというのが私の考えです。

したがって、きょう八都府市で提案させていただいて方向が合意できたのは非常によかったなと思っているんですが、まずその地方分権の受け皿となれる広域自治体をつくるために、地方自治法に定められた広域連合をつくってみよう。1都3県の範囲で広域連合をつくってみよう。そこで何をやるのかというテーマは、やはり一番首都圏民に受け入れられやすいのは環境問題ではないか。環境問題というのは非常に広域性がありますし、そしてまた、かつて石原知事の提案のあった、例えばディーゼル排ガスの規制も首都圏全体で同じ規制をつくって効果を上げているわけですね。そういう実績もあります。したがって、例えば東京湾の水質改善の問題、首都圏の大気汚染に対する対策、あるいはスギ花粉の対策、さらには地球温暖化対策に向けての計画をつくっていかねばいけません、CO₂削減に向けての。これをできるだけ統一化するとか。もっと言えば、排出権取引の制度を首都圏全体でつくるとか、こういうことも一緒にやっていける、ある意味でそういう行政体をつくらうということで方向性の合意を見たわけなんですね。

ですから、国から道州制という制度を地方にかぶせてくるのではなくて、地方から広

域自治体改革をやって、大きな地方分権の受け皿をつくって、基礎自治体と広域自治体の改革をして自然と広域性を持たせて成果を上げて道州制につなげていく。これが現実的な路線なのではないかなと考えています。

○座長（清水さいたま市長）

ありがとうございました。

ほかに何かご意見ございませんか。

上田知事、お願いいたします。

○上田埼玉県知事

政治家とかですね、行政というのは、富の分配が得意でね、富の損失というのは、創造というのは苦手というか、忘れがちというんでしょうか。実は富の創造なくして本当は教育も福祉も何も無い、本当はですね。で、経済界の方々だけが富の創造に関して熱心に取り組んでいただいて、政治家は富の分配に力点がいてですね、結果的には間に合わなくなって、借金してでも富の分配をしてしまうというですね、こういう状況になっていて、江戸時代なんかの藩政改革でも質素倹約は当たり前で、藩政改革そのものは、名君というのは、みんな産業振興をやったんですね。

だから、実は、ただ小さな市町村で産業を興せなんていう話は基本的に無理だというふうに思っておりますし、例えば産業にはやっぱり道路だとかですね、まさに先ほどから議論にあった、特にグローバル経済、グローバル社会の中では空港だ、港湾だ、またそれとつなぐ高規格の道路、そういうものが大事だということもわかっていますし、それからエネルギー、電力をどうするか。そして、工業水を含めた水をどう確保するかとかですね、食品加工業なんか絶対水が必要ですので、あるいは製造業でも時々冷やさなきゃいけない、そういう製造業もありますし、常に水をかぶせていくというようなそういう作業もありますから、そういう産業インフラがうまく機能するような単位というのは何なのかと。その部分が、私はどうも都道府県では小さいんじゃないかと。一元的にどうも電力のカバーは埼玉県はできないと。どちらかといえば、福島県の電力をですね、我々は使っていると。そういう傾向がありますし、道路も関越道だ、東北道だ、常磐道だという形の中でですね、あるいは東京外かく環状道路、あるいは圏央道という形の中でつながりがあって、埼玉県だけでですね、一元的に産業興しというのはなかなかちょっとつらい。

つまり産業を興して雇用を確保するというのが本当は政治の一番大きな課題のはずなんです。人々に雇用を与える、あるいは雇用を創出して、基本的に飯の種をきちっとつくっておくという、この安定感があってこそ、家庭も平和になりですね、家族のきずなもでき、そして教育もきちっとできるというようなことになると思いますので、そういう意味で国が一元的に雇用や産業について責任を持っているかということ、どうも違うような気がしますし、例えば雇用問題では県ごとに労働局というのをつくってしまして、あんなの……あんなのと言っちゃ大変失礼ですが、埼玉県よりも能力が落ちると、はる

かに。あの程度のレベルであればですね。そういうものが平気で各県ごとにできていると。じゃ、経産省の関東経済局で産業興しをやっているかということ、規制はいろいろやってくるけども、産業興しを関東経済局でやっているようにはとても思えないと。日本国全体を経産省がある程度やっていた時代もありました。一定程度のですね、産業構造に合わせてですね、傾斜配分で予算をそこにほうり込み、いろんな形をやってきましたけど、今そんなことがやっとうまくいくかということとそうでもない。

そうすれば、私はやっぱり競争原理を働かせる産業創出のための、産業振興のための単位というのが何らかの形で必要だと。そういう枠組みがないと、みんな言いわけしてしまうと。例えば鳥取県でひとつ産業興して、みんな雇用まとめろと言ったって、それは無理ですよなんて言われたら、もう、そうですねと言って終わっちゃうんですね。そういう終わり方をして、47都道府県で競争しろなんて言ってもですね、なかなかそれ見えないんで、やっぱり一定程度の人口規模や一定程度の空間、そして一定程度の港湾や国際空港、そういうものがきちんとその道州の中にありますねと。しかも、できたら地理、歴史、そういったものが共有できる。そういう範囲内でまとまって、47都道府県も奈良時代の太政官制度ができたところからの名前がそのままですね、名前は変わっているんですけど、エリアはですね、大方その1つだったり2つだったりですね、その部分が残っている。極めて千何百年と続いているですね、こういうものがあるんで、それはそれで何らかの形で生かせばいいと思うんですが、飯の種をしっかりとつくるというですね、この部分はしっかり本当に考えないと、これまでみたいな、中央政府がリードして何とか食っていましたという、この世界はもう終わりじゃないかなと。そういう意味で、私はそういう単位での産業振興、雇用創出のための道州制のエリアを考えるべき、そしてそこにポイントを置いて。だから、道州制ありきというよりは、産業振興、雇用創出、富の創造という部分での単位が、そういう権限を持った組織が必要だと、私はそんなふうに考えております。

○座長（清水さいたま市長）

ありがとうございました。

上田知事からこの産業政策あるいは産業振興という視点で見ると、日本全体だとちょっと大き過ぎると。だけれども、47の都道府県に分けた中でやっていくには余りにも単位が小さくて効果が上げにくい、上がらないと。産業インフラを整備していくにしても、産業振興策をとるにしても、もう少し大きな単位、地域の特性だとか文化とか、そういったものも含めて、ある程度共通項を持った中でこういった区割りといいますか、こういった圏域というものがあるって、その中でより効果を発揮するのではないかなというようなご意見だったと思うのですが、山内先生、専門家として、そういった産業振興、あるいはそういった政策を行う上で、適正な規模、あるいは広さというものについて、先生はどのようにお考えでしょうか。

○山内一橋大学大学院教授

今、上田知事のお話を伺って、全くそのとおりだなと思って聞いておりました。かつてのように高度成長で日本全体のパイが大きくなる時は、これは国でやって、その全体の経済力でもって地域の、まさに再分配ですよ、これをやる時代だったんだろうけれども、今はそういう時代ではなくなって、それぞれの地域がどこを特色にして生かしていくか、あるいは何が問題あるかと、そういう産業上の問題を一つ一つつぶしながら、まさに経世済民で民を食べさせていくという、こういう時代になったので、まさにおっしゃるような発想で行政あるべきだと思っていました。

そこで、それがどこまでの地域でということになると、これはなかなか難しい。というのは、その地域、地域によってかなり違うと思います。それから、さっきもお話にありましたけど、経済の及ぶ範囲で、あるいは交流の範囲でというのは、一つの目安になるかと思いますが、それは必ずしも今までの行政区界とは一致しなかつたりします。その辺のことをどうやって、何と申しますか、調整していくのかということだと思いませんけれども、かつて例えば道路なんかですね、国道を地方に移管するときに、どこまでどう移管するかというときには、やはりその及ぶ範囲、交通量の、例えば県境を越えてどこまで行くのかというようなことをつぶさに調べたことあるんですけども、やはり一つ一つそういった影響の範囲というのを調べた上で、これは行政区界を中心として、その中でやっていくしかないのかなと思っています。一律の解というのは必ずしもないのだと思っています。

○座長（清水さいたま市長）

ありがとうございました。

ほかに、今は経済の一つの単位、産業振興とか、そういったものの効果を上げるための一つのくりとして、こういった道州制、あるいは道州制ではないけれども、そういったくりというのを見ていくことが必要ではないかというようなご意見ができましたけれども、ほかに。川崎の阿部市長さん。

○阿部川崎市長

上田知事さんのご発言が、まさに今までの道州制理論の根幹をなしてきていたと思います。というのは、道州制そのものを提唱したのが、関西中心に経済界なんですね。要するに経済の単位として今の都道府県は狭過ぎるということだったのですが、ただ地方分権の観点からは、都道府県を広げるだけだったら合併でいいじゃないかという話で半縄合併論があって、それが潰れてしまったわけですけども、地方分権の観点からは、国の地方出先機関の権限を地方自治体に移すという観点から国を分解すると、要するに小国家を全国に幾つかつくるという観点からの道州制論というのが起こってきたわけですね。

その場合、もう一つ問題は、道州制が言われたときに東京一極集中問題が非常に大きかったんで、今現在もですね、東京近辺で、まさにこの首都圏に色々なものが集中し過ぎていて、道州制をつくる時に首都圏を一体どうするのかという課題が一番大きな課

題になるのですね。それぞれ国家のヘッドを東京だけじゃなくて、それぞれ地方ごとに置けば人口も分散していこうという思惑ですけども、そういったこととは反対に、東京集中というのは逆に進んでしまったという歴史があるわけです。

例えば韓国ですと、ソウル市というのは特別市で独立市ですね。要するに京畿道の真ん中にあるわけですよ。ですから、そういう考え方でいくと、例えば関東道というのをつくる時にですね、東京都はやっぱり国家の中心ということで特別区域という位置づけをするということも考えられて、周り、ドーナツを一つの道にするという考え方はあり得るし、北と南に分けるという考え方もあり得ると思うんですね。首都圏に集まり過ぎているというのが一つの問題になってくると思います。

それから、もう一つ、政令指定都市と道州との関係ですけども、道州というのは、やはり経済の単位、国家というか、地域経営の単位ですので、フランスで広域化してレジョンというのをつくったときも、やっぱり経済とか、雇用とか、それをその広域団体に任せるというやり方をやっております。それで、市民に身近なものはできるだけ市町村のほうに譲っていくという改革をしているわけですね。

そういう意味では、道州ができると県の存在というのが本当に中途半端になってしまって、ましてや政令市がたくさんできると、政令市で県の仕事をやる形になってしまいます。そうすると、県の仕事というのは従来の、昔あった郡の役割ですね。政令市以外の市町村の面倒を見る団体として政令市と同格か、あるいはもう少し道州に近いような形の位置づけをして、弱小市町村の補完機能を持たせるというのが一つの図式になるわけですね。だから、そういう道州と県と市町村との関係と、それから地域割りの問題と、難しい問題が2つあります。しかし、基本的にはこれだけ発展してきますと、やはり道州という形で、これだけ大きくなった日本をもう少し小さい単位にして、全体で経営しやすいような組み立て方をしていくというのは、むしろ当然の流れじゃないのかなという気がします。

東京一極集中を分散するということについて、この首都圏で果たしてどこまでね、容認できるかという問題。先ほどの東京は日本を牽引する中心で、国際社会に首都圏がなければ駄目なんだということと矛盾してきますので、その辺をどう整理していくかがなかなか難しいのではないかと思います。

○座長（清水さいたま市長）

ありがとうございました。

石原都知事お願いします。

○石原東京都知事

私は、既存の行政区分を拡大するという形と道州制というのは、東京の首都圏に、これだけ集中集積すると、とても無理だと思いますね。それで、かつては、九州独立運動も戦後ありましたな。それから、私、小学校、中学校で習った地理では、日本の五大都市というのは横浜、何とか入ったけども、一番ピリだったんだけど、今、とにかく東京

に次ぐマンモス都市になっちゃった。とにかく、そういう変化を見ると、道州制というのは地域区分というものの拡大ではとてもおさまらないと思うし、地方の分権、地方の主権といますが、その権利って何かというと、しょせんこれ財源、金なんですね。やっぱり税ですよ。その日本の税制というのは本当にゆがんでいると思う。

それで、どういうんでしょうね。幾つか話題になってきたけども、結局その地方自治体が、独自の税制持つなんていうことは財務省が絶対許さずに来た。ですから、そういったところから崩していかないと、地方の分権、主権というのはあり得ないんで、例えばアメリカなんか、州がかなり税制に対する権利持っていて、独自の税制やっていますわな。州によっては、企業なり、とんでもない金持ちの寄附は全く免税にして、そういったお金でいろんな設備をつくる。だから、隣の州、隣の市に比べて、市も何かそういう権利を持っているみたいですから、そこにとんでもないミリオネアがいたり、あるいは優秀な企業があったりすると、サッカーのサポーターなんかじゃなくて、とんでもない、その文化施設を寄附したり、美術館寄附したり、教育に熱心で、そこだけ非常に教育が進んでいる、学校の施設がいいということはあるわけだけど、日本の場合にはやっぱり地方の自治体というものが、税制に対する権利、権限って持たない限り、本当の分権、地方の主権というのはあり得ないと思うんですが、これはやっぱり経済界の方々もそういう点でひとつ理解していただいて、そういう点でのサポートを願いたいと思いますね。

幾つかやっていますな。私は、どういふのかな、東京に来る人のホテル税やったら、物すごく、鳥取の知事なんか怒ったけども、自分たちは温泉税で入湯税とっているんだよ。だから、相身互いじゃないかと言ったら黙っちゃったけどね。それは、そんなものちやちなものでしてね、つまりもっと確固たる税収上げるために、例えばタックスヘイブンというのはいいか、悪いか知りませんが、そういうものまであえて持てる、何というんでしょうかね、権限というものを自治体に与えないと、道州制にじかにつながるかどうかわかりませんが、地方の分権、主権って、私はあり得ないと思いますね。

○座長（清水さいたま市長）

ありがとうございます。

石原都知事からは、地方分権を進めるには課税自主権などをしっかり地方が持っているかなければ机上の空論になってしまうのではないかというようなご指摘でございました。また、阿部川崎市長さんからは、1つは道州制という大きな枠組みでの議論になると、この八都県市等については首都圏のあり方とありますが、東京の商品価値とありますが、東京という大都市、首都圏としての非常に大きな日本、あるいは場合によったら世界の成長の極になり得るような大きなパワーを持った地域を分断してしまうことにもなるのではないかというような危惧ではなかったかと思っておりますけども、ほかに何かご意見ございますでしょうか。

はい、岡村会頭さん。

○岡村東京都商工会議所連合会会長・東京商工会議所会頭

冒頭の上田知事の話と今の石原知事のお話を伺っていて、誠にそのとおりだというふうに実感をいたします。産業側から言いますと、産業クラスターというものをどうつくり上げていくのかということですね。これは47の都道府県が個々に考えても無理な話でありますし、産学連携という問題を考えてもですね、これも県ベースでは無理だということになります。産業側からしますと、産学連携が極めて効率よくできて、かつ産業クラスターとしての発想が起こる単位というのは、例えば九州なら九州7県とか、その程度の領域だと思っただけですね。ですから、そういう意味で、先ほど石原知事からお話があった税制の問題にしてもですね、地域における産業の問題解決のために役立つものから、日本全体で道州制というのを考えていく必然性は必ずあると。

一番難しいのはやっぱり東京の問題でして、基礎自治体と道州との関係をどうするのかということですね。東京は特別として考えて、他の政令都市については基礎自治体であっても特別な形にするのかですね、この辺が非常に議論が多いところだというふうに思うんですが、この辺はちょっと石原知事のお考えをちょっと伺いたいところですが。

○石原東京都知事

いやあ、それはちょっとにわかに聞かれても。私は、ヘリコプターでよくあちこち飛び回るんですが、例えばこの間もハッ場に視察に行って帰ってきて、東京に入った瞬間、上から眺めると、よくこんなところにこんな中で人間が住めるなと思うぐらい、これはもう、ハチの巣みたいなもんですよ。これはやっぱりあまり人間的じゃないなと思うんだけどね。何というのかな、国家の大計がないままに来ちゃった。さっきちょっとお話ししたんだけど、私、できたばかりのときに、つくば新線に乗りました。秋葉原って非常に象徴的な街からですね、つくばという日本の代表的な科学技術のメッカまでつながっている。途中、関東平野ですよ。全然手つかずですよ。それで、もう山林ばかりで、畑と山林ですな。それで、あれ、田中角栄さんみたいな人だったら、何を考えたかわからない。とんでもない国土計画考えたと思うけど、そういう発想力がもう、中央官僚、全然政府になかった。つまり、何というのかな、結局代議士は、みんな自分の選挙区のことしか考えてなくて、セマティックに東京、日本をとらえるということなしに来た。官僚もそれに迎合してきたわけですね。

だから、岡村さんから急に言われても、東京、もうどう変える余地もないですよ、これは本当にもう。その集中、集積、ちっともありがたいと思いませんな。言おうと思ったら、愚痴いっぱいあります、東京はね。とにかく昼間人口400万もふえているわけでしょう。通って来る人もそんなに気持ちよく通ってきていないと思いますし、かと思うと、国家の行事なんかの治安なんか、全部東京都が自分の負担で経済的にやっているわけですからね。こんな、何というか、不公平な話はないと思うんだけども、慣習でそれも常套化されてしまっている。いや、出てくるのはため息だけ。

○座長（清水さいたま市長）

西岡会頭、お願いします。

○西岡川崎商工会議所会頭

経済といいますか、産業という点からとらえますと、やはり47都道府県、それぞれの経済勢力図というものを見ていっても、大きな差があるわけです。それを各都道府県別に部分最適に、まとめていくということについての、やはり生産性というか、落ちるわけです。例えば日本国を挙げて、国家的なプロジェクトをやるとするのは政経一致でやらないと何事もならないんです。それを分けて、企業中心に民で行けと。勝てるわけじゃないんです。片や戦闘機を提供して、片や潜水艦を提供して、そういう中で取引をする。それでいくと、国内ということやっていくと、やはり部分最適にそれぞれ勢力図の違う、例えば九州でいっても、博多の物価と鹿児島物価、2割違うんですね。その2割違うところを一緒にしてどうこうという、この道州制の分け方もありますけども、経済という視点から見ていったときにどうあるべきか。やはり私は今後の戦略というものを組み立てるときに、産官学という戦略、戦術に落とし込んでいくときに、私はやっぱり部分最適じゃなくて、少なくとも国づくりの道州制の仕分けの仕方がありますけども、やはり経済成長率、経済勢力図、こういうものを織り込んで、私はやっていくべきだろう、そんなように思います。やはり国の政経一致の中でという、政経分離の戦略じゃなくて、政経一致の中でどうするかということ国内の行政においても私は展開すべきだと、そんなように思います。

○座長（清水さいたま市長）

ありがとうございました。

政経一致でさまざまな施策を展開していくことが必要だと。1つは道州制の分野で言いますと、分け過ぎて、あるいは違う形に分散し過ぎることで国全体の競争力というか、強さが落ちてしまっただけじゃないと。一方で、余りにも画一的にやり過ぎてはいけません。この2つが大きなテーマであろうと思いますけど、それを解消する1つの手段が道州制ではないかという部分があるかと思うのですが。

○西岡川崎商工会議所会頭

なかなか戦闘の場面に入っていくのは難しいです。戦略、戦術。やっぱり戦わなきゃいけないと思いますね。

○座長（清水さいたま市長）

ありがとうございました。

横浜の林市長さん、どうぞ。

○林横浜市長

同じことばかりお話しすることになるのですが、今おっしゃった政経一致してということですが、最終的には経済というのは、人が動かしているものでございます。我々行政で言えば、



市民の皆さん、区民の皆さんです。そういう方たちの社会インフラとか、そういうものをきっちりやっていかなきゃいけない。ですから、私はやはり広域的な道州制というのは基本的には有益だと思いますけれども、やっぱり住民に身近な基礎自治体が、さっき石原都知事がおっしゃったように、権限、財政をしっかり持って仕事ができる制度をつくらなければならないと思います。環境問題一つにしても、そういう大きな視点で見なくちゃいけない。結局それを果たしていく人は、暮らしている市民の方そのものなのです。例えばできるだけ無駄な家の明かりとか、電気を切りましょうとか、そういうところの積み重ねってすごく大きいわけですね。やっぱり私は基礎自治体为抓手と現場に張りついて仕事ができるということは崩してはいけないと思います。

それから、得手勝手でございますけど、今石原都知事は何もおっしゃいませんでしたけど、やっぱり国や道州との重複行政にならないようにという意味でも、私ども政令市の大きいところ、大都市には都市州の導入についてもあわせてご検討いただきたいと思っております。

○座長（清水さいたま市長）

ありがとうございました。

ほかに何かございますでしょうか。

道州制の場合は、国と道州との関係、権限あるいは役割をどのようにしていくか。それから、道州と基礎自治体との関係ですね。この辺をどのように分担をしていくのか。この議論がまだ十分なされていない中で、比較的区割り論がどうしても先行しているようなところがあるかと思うのですが、この辺をしっかりしていくことが必要であると。道州の中では、特に上田知事が発言されましたように、やっぱり経済的な役割というのがかなり大きいと。その部分をこの道州の中で特に役割として重視をしていく。そういった見方で道州を形成していく、一つの圏域を形成していくということで、より多くの効果が上げられるのではないかというようなことであろうと思います。基礎自治体は基礎自治体として、また、より市民に近いところでの行政サービスをしっかりと行っていくというものがやはりあわせて必要だということですね。

ほかに何かご意見ございますでしょうか。

○石原東京都知事

異議なし。

3 ま と め

○座長（清水さいたま市長）

よろしいですか。

それでは、首都圏から見た道州制ということで、さまざまな観点からご指摘をいただきました。ありがとうございました。

ここで、第1部で行いました「首都圏として求められる社会資本整備」という部分と、第2部の「首都圏から見た道州制」という、この2つの意見交換を踏まえましてフォーラム宣言を発表させていただく予定になっておりましたが、事務方でいろいろ議論をまとめてきた宣言案と本日の議論が若干違っておりますので、きょうここで皆さんとご議論をいただきました内容をベースに、しっかりとした宣言案をつくっていきたいと思いますので、一たん預らせていただきまして、事務方でまたお手元に届けさせていただくというような形で宣言案をつくらせていただきたいと思いますのですが、よろしいでしょうか。

（一同 了承）

それでは、そのような形にさせていただきたいと思います。

以上をもちまして、首都圏連合フォーラムについては終了させていただきたいと思えます。

それでは、次のフォーラムにつきましては東京での開催となりますので、石原都知事さん、どうぞよろしくお願いをしたいと思います。

第4回首都圏連合フォーラム宣言

「第4回首都圏連合フォーラム」宣言

本日、地域経済界の代表及び八都県市の首長である我々は、「首都圏として求められる社会資本整備・産業政策」及び「首都圏から見た道州制」について、率直な意見交換を行い、次の点について認識をともした。

1 首都圏として求められる社会資本整備・産業政策

国際競争の激化、深刻化する地球温暖化、首都直下地震に対する脅威など、我々を取り巻く様々な課題に立ち向かい、首都圏が日本はもとより世界を牽引していく国際都市として発展していくため、民間と行政が連携を強化し、首都圏として求められる社会資本整備・産業政策を推進していく。

首都圏は、国際競争力を遺憾なく発揮し、環境面においても世界の範たる都市を目指しつつ、社会資本の整備と産業の育成を推進すべきである。

特に、社会資本整備については、首都圏空港の容量拡大・一体的活用、首都圏三環状道路等基幹道路ネットワーク整備、京浜港の機能強化が喫緊の課題であり、都市型の次世代産業の育成支援も含め重要性を認識した。

今後、民間と行政の共同研究の場を設け、検討し、国に対して共同で提言等を行っていく。

2 首都圏から見た道州制

八都県市では、これまで環境問題や防災対策など、首都圏の広域的課題の解決に向け、積極的に取り組んできたが、交通網や情報通信網の急

速な進展により、社会・文化・経済活動の広域化に伴う課題は、ますます増大してきている。

このたび、このような課題を、地域自らが主体的かつ効果的に解決する広域自治体のあり方の一つとして、経済団体と八都県市が一堂に会し、道州制について議論した。

道州制は、国のかたちの根幹に関わる問題であり、地域の状況や経緯もそれぞれ異なるため意見は多様であるが、産業振興の観点からも、国と道州、基礎自治体との関係について、役割分担や課税自主権をはじめとする権限等の議論をしっかりと行っていくことが重要であるとの共通認識を得た。

以上、我が国の政治、経済、文化等の中核的役割を担う首都圏を構成する我々一同は、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4回首都圏連合フォーラム」の成果を踏まえ、首都圏が抱える諸課題の解決に向けて、広域連携をより一層推進することを宣言する。

平成21年11月18日

第4回首都圏連合フォーラム

座長 清水 勇 人

(さいたま市長)

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)

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)

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)

佐々木 謙 二

(神奈川県商工会議所連合会会頭・横浜商工会議所会頭)

西 岡 浩 史

(川崎商工会議所会頭)

山内弘隆

(一橋大学大学院教授)

井上裕之

(東京商工会議所副会頭・同中小企業委員会委員長)

上田清司

(埼玉県知事)

森田健作

(千葉県知事)

石原慎太郎

(東京都知事)

松沢成文

(神奈川県知事)

林文子

(横浜市長)

阿部孝夫

(川崎市長)

熊谷俊人

(千葉市長)