

国土政策検討委員会 第1回大都市圏戦略検討グループ

平成22年9月27日

【小玉課長補佐】 おはようございます。それでは、ただいまから第1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。初めに座席表、次に議事次第とごさいます。資料1「国土政策検討委員会委員名簿」、資料2「検討グループについて」、資料3「大都市圏戦略の検討に向けて～現状と課題を中心に～」、資料4「今後のスケジュール（案）」、最後に「参考資料」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。

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することに倣いまして、本検討グループにつきましても公開の扱いにさせていただいております。この点につきまして、あらかじめご了承くださいますようお願いいたします。

続きまして、本日は第1回目の検討グループの会合でございますので、本検討グループの委員の方々を座席順にご紹介させていただきます。

家田仁委員でございます。

【家田委員】 家田でございます。よろしくお願いいたします。

【小玉課長補佐】 大橋弘委員でございます。

【大橋委員】 大橋でございます。よろしくお願いいたします。

【小玉課長補佐】 高木敦委員でございます。

【高木委員】 高木でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【小玉課長補佐】 浅見泰司委員でございます。

【浅見委員】 浅見です。よろしくお願いいたします。

【小玉課長補佐】 本日は奥野信宏委員長にもご出席いただいております。

【奥野委員長】 ありがとうございます。

【小玉課長補佐】 松下正幸委員でございます。

【松下委員】 松下でございます。よろしくお願いいたします。

【小玉課長補佐】 村木美貴委員でございます。

【村木委員】 村木でございます。よろしくお願いいたします。

【小玉課長補佐】 また、本日まだお見えではありませんが、進士五十八委員、西村幸夫委員、原田昇委員が本日出席予定でございます。また、本日はご欠席でございますが、磯部力委員、菰田正信委員がそれぞれ就任されております。

次に、本日の議事進行についてでございます。本検討グループの取りまとめ役につきましては、先日の9月21日に開催されました第1回国土政策検討委員会におきまして、奥野委員長より浅見委員が指名されております。早速ですが、以降の議事進行につきましては、浅見委員を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】 おはようございます。朝早くからどうもありがとうございます。それでは、皆様方のご協力いただきまして円滑に議事進行に努めてまいりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、本日の議事に入らせていただきます。お手元の議事次第をごらんください。本日の議題は、大都市圏の現状・課題について、それから2、今後の進め方について、この2つでございます。

それでは第1の議題につきまして、事務局からご説明をお願いいたします。

【中井川広域地方整備政策課長】 国土計画局広域地方整備政策課長の中井川でございます。よろしくお願いいたします。

では、資料3に基づきまして説明させていただきます。恐縮ですが座ってさせていただきます。まず、2ページ目をお開きいただきたいと存じます。まず、大都市圏の権能として今後は国際競争力の強化を図るためにどのような機能に着目すべきかということで、今回の資料でございますが、3点について、機能に着目して整理をさせていただいておるといふことでございます。1点目が集積機能ということで、経済活動それからマンパワー等の人的資源、それからあとはそれに由来するマーケットなどの集積機能。それからもう一つが多様な人材が活発に交流、コミュニケーションができる環境形成という意味での交流機能、それから3番目が①②の1つの成果という形になろうかと思いますが、人材の集積と交流によりましてクリエイティブな活動を創出する機能、この3点に着目して資料を整理させていただいております。

続きまして、3ページ目でございます。これはデータの的に集積機能をいろんな指標に基づいて表したものでございます。ここにはございませんが後ほど出てまいります、人口で申しますと国内の総人口のうち3大都市圏で51%、具体的には首都圏27、近畿14、中部圏9ということでございますが、51%が集積しているということでございます。それでその中でマンパワー的な集積を見てみますと、例えば従業者数で見ますと、上から3つ目でございますが、55%、それから経済力という形で見ますと地域総生産というのがございます、56%という形になっておりまして、各指標を見てみますと、大体5、60%程度の集積という形になっているわけでございます。中には公的研究機関のように、これはある意味では政策的に全国分散指向と申しますか、地方公共団体や何か整備している部分も含めまして、いわゆる施設ベースで見ますと割合が低いものもございまして、概ね5、6割を超えている水準であるということでございます。

次が交流機能という形でございます。これも5割以上のものが多いわけでございますが、やはり5割を切るようなものにつきましては、政策的に各地域において必要なものという形で、例えば総合病院の施設ベースで見ると、割合低い割合になっているとか、あとは美術館数とかそういうものにつきましても、割合その地域で施設ベースで見ると率先して建てられたものにつきましては、水準的には低くなっているものがございまして、集積率的には非常に高いものになっているという傾向が見てとれると存じます。

次が5ページ目でございます。次はイノベーションでございますが、これもイノベーション分野につきましても、3大都市圏が8割を超えるような水準になっているということでございます。ただ一番左の下にございます大学等における産学連携、これは当然地方大学と地元の地場産業との連携というのが最近その地域の特性を踏まえた形での産業興しという形で非常に成果が出ているということで、相対的に水準が低くなっているということでございます。

続きまして6ページ目でございます。これは私どものほうで大都市圏の機能という形で整理をさせていただいたものでございます。左側の上から下への流れというのが先ほどから申し上げていることの1つの整理でございますけれども、1つは国際交流拡大のための環境形成、それからあとは右側から由来いたします大都市圏における諸機能が集積で、それが相乗効果によりましてイノベーションが生じると。それで経済成長を牽引しているというのが左の上から下への図になってございます。それで右側が具体的に集積という面で大きく分けまして消費市場、これはファクターとしては人口とかあとは一人当たりの所得、

そういうものがファクターになってくるであろうと。それから資源の部分につきましては、当然就業者数、いわゆる働き手のマンパワーの部分、それからあとは教育面での知的な部分というところがリソースとしては上げられるだろうと。それからインフラ面につきましては、これはハード、ソフト両面あるわけですが、経済面での経済拠点としての事業所、それから資金が行き交う場としての金融、それから研究開発拠点及びマンパワー、知の交流の場としての機能がございます。下のほうに行きますと、生活面という形で生活または一時的な交流という意味での観光も含めてでございますけれども、そういう意味で人が滞在する、居住するに当たって魅力的なものという形で例えば医療でございますとか、教育、文化、観光施設、それから国際交流基盤、これは当然ハードの整備のほかに表示板などの案内の部分、それから通訳の部分、そういうものが出てこようかと思えます。それである意味ではそれが大都市圏で集積の強みとなるわけですが、下のほうに集積のデメリットというものがございます。1つはコスト面。これは当然物価面等のことをどう考えるかという面もでございます。それから2番目といたしまして、治安の悪化ということがございます。これは世界共通の大都市圏のテーマといたしまして、いわゆる大都市の陰の部分としての治安の悪化、これは由来するのは例えば貧困であり、異文化の障壁というものがあるということでございます。それから3番目としては、環境問題ということでございます。日本の場合はこのほかに日本固有の事情としては、おそらく3大都市圏の高齢化の急速な進展というのがテーマとしてはあろうかと存じておるところでございます。

続きまして、7ページ目、8ページ目でございます。これはOECDのレポートでございます。グローバル経済における都市の競争力についてのレポートの該当部分をちょっと抜粋させていただきました。このレポートにおきましては、大都市の優位性、これは集積であり、専門性であり、多様性であるわけですが、それと課題、先ほど申しました貧困、このレポートでは社会的排除という表現を使っておりますけれども、そういうものを都市のある意味では抱えるパラドックスとしてとらえまして、大都市の役割が高まる中で政策当局が何をなすべきかについてのレポートという形でございます。これは抜粋でございますけれども、今回のテーマに合致するものとして、7ページの(2)にございますけれども、戦略ビジョンの策定の必要性というものが指摘されているということでございますし、8ページの(3)になりますけれども、いわゆるその戦略に基づいて行うときの戦略のガバナンスのあり方といたしまして、サマライズして申し上げますと、

中央政府が主導的役割を担うべきであろうという期待感、それからもう一つは単にそれは中央政府のトップダウンで指示するだけではなく、関係地方公共団体その他さまざまなステッホルダーを含めた参画者が参画することによって協力関係を構築していく仕組みが必要であろうということの指摘がなされているところでございます。

それから9ページ目、10ページ目でございます。これは今回私ども事務局として参考にいたしました研究者、有識者の方のご意見でございます。これは内容について、詳細は申し上げる時間がございませんので省略いたしますけれども、端的に申しますと都市間競争が今度グローバルな中でどんどん拡大していく中で大都市圏でもどのような個性を発揮するかがテーマであろうということが指摘されておりますし、それからあとは資源の集積や人的交流によるイノベーションの創出の必要性、それからあとは経済機能ではなくて生活環境機能、そういうものも高めていく必要があるだろうということの指摘がなされているところでございます。これはまた後ほどご参考にお読みいただければと存じます。

11ページ目でございますが、我が国の大都市圏の特性ということで、特に踏まえておくべき固有のテーマということで、これは事務局としての考え方でございますので、これはおそらく皆様方いろいろご意見あるかと思っておりますので、またご指摘いただければと存じますが、私どもの問題提起といたしましては、1番目にはオフィスですとか工場等の業務機能や教育、医療、文化の生活機能の諸機能を集積することによって市街地が都道府県の市町村なりの行政区域を越えて面的人的につながり、一体的な大圏域を形成しているということでございます。

それから2番目といたしましては、これはある意味では歴史的、経緯的に交通の要所、周辺地域の拠点として積み重ねてきた都市の経緯とか成り立ちからなるものがあるわけでございますけれども、そういうものによって発展してきた都市がある。それからもう一方で例えば首都圏の業務核都市制度のように政策的な誘導により大都市圏が形成されてきたものがある。その中で大都市圏の圏域内で複数の拠点が連携する、多極型の圏域構造が見られるだろうというのが2点目でございます。

それから3点目といたしましては、高度経済成長のもとで人口産業の集積を背景にインフラが整備されてきたということでございますけれども、それが更新時期を迎えているという点がございます。その一方で先ほど申し上げましたが、3大都市圏に集中した人口というものが一斉に高齢化していくという問題をどうとらえるべきかというのが課題としては挙げられようかと思っております。

それ以降がいわゆる3大都市圏の現状という形でデータの地図に落としまして、お示したものでございます。まず12ページ、13ページでございますが、人口の集積度合いという形で12ページが昼間人口密度、それから13ページが夜間人口密度ということでございます。この色分けでご案内のとおり、昼間、夜間とも首都圏で申し上げますと23区、京浜、京葉、いわゆる沿岸部です、それから近畿におきましては大阪、京都、神戸、中部におきましては名古屋に集積していると。これは昼間、夜間共通してでございます。ただ、夜間につきましては、同じ赤色でございますが、やはり中心部におきましては昼間人口とはまだ差がある。例えば首都圏の都心部では5倍以上の差があるというような現状があるわけでございます。

続きまして、14ページ目でございますが、今度はD I Dの変遷という形で14ページが首都圏、15ページが近畿圏、16ページが中部圏という形でこれも地図に落としてございます。これは昭和35年をとらせていただきましたが、高度経済成長期の1つのポイントとして35年、三圏整備法が昭和30年から40年にかけて成立したということもございまして、その間という形で一応昭和35年をとらせていただいているわけでございますけれども、首都圏、右に拡大の図がございますけれども、いわゆる薄茶色から濃い茶色になっていったという形であるわけでございますが、上のほうが埼玉の南部から中部にかけての部分でございまして、左のちょっと真ん中から左寄りのところがちょうど東北線のところでございまして、それから真ん中から右寄りのところが東武伊勢崎線の沿線という形で茶色のところがいわゆる線路に沿って大きく進行しているということでございます。

続いて15ページ目でございますけれども、これは近畿圏。それで上のほうが大阪から兵庫にかけてのところでございますが、地域で申しますと伊丹、池田、それから吹田、豊中あたりでございます。右側の茶色の大きな部分がちょうど千里ニュータウンの位置だと見ていただければよろしいかと思っております。これもやはり阪急ですとかJR沿線というものの市街地から進行しているということでございます。右側が摂津市、寝屋川市、枚方市、茨木、高槻のあたり、いわゆる京阪のあたりでございまして、このあたりも京阪、JR阪急沿線で市街地の連たん化が進行しているということでございます。

続きまして16ページ目でございます。16ページ目の左上のほうは名古屋の北のほうになるわけでございますけれども、ちょうど一宮から上のほうの端にありますのは岐阜でございます。これもやはりJR名鉄沿線を中心に市街地の連たん化が進行している部分でございますし、下のほうが春日井、瀬戸のほうで、いわゆる名古屋の若干北東部のほうに

なるわけでございますけれども、春日井市、瀬戸市の図の一番右端のほうが瀬戸市になるわけでございますけれども、これもやはりＪＲ名鉄、いわゆる鉄道沿線を中心に市街地化が進行しているという例でございます。

次に１７ページ目でございますが、今度は緑地の減少ということでございます。これはデータを取り始めた初期の１９７６年との比較という形になっているわけでございますけれども、首都圏、近畿圏を通じまして都市化による緑地の減少というのが見てとれるということでございます。いわゆる赤の部分を注目いただければというところでございますけれども、首都圏で申し上げますと、多摩ですとか房総半島で割合大きな面積の緑地の減少があると。それから東京都の西部でございますとか埼玉の南部、千葉の北西部で緑地の減少が顕著でございます。近畿圏につきましては、地形的な特徴という形がございまして、山地や丘陵地の外縁部、そういうところで緑地の減少が顕著になっているという図でございます。

続きまして１８ページ目でございます。これはパーソントリップ調査と申しまして、ある方が例えば家から職場、職場から職場、職場から例えばプライベートでどこか買い物に行くとか、それでまた帰宅するという、その発着地、トリップを１回という形でカウントしているというものでございまして、業務目的のトリップと申しますのは、基本的に職場からどこか取引先とか、そういう移動をする場合にカウントされるその発着地の頻度という形で整理させているものでございます。これを見ますと、２３区のほかにやはり横浜、川崎、埼玉、千葉にいわゆる業務目的のトリップというものが集中している傾向というのが見てとれるというところでございます。

続きまして１９ページ目でございます。これは業務核都市の集積状況ということでございます。ご案内のとおり、業務核都市は多極分散型、国土形成促進法に基づきまして、２３区外で拠点となる、核となる都市を構想に基づきまして、一定の機能を集積させるという制度であるわけでございますけれども、これはヘクター当たりの従業者数という形で見ているところでございますが、横浜、川崎、さいたま、千葉、それから立川、八王子、このあたりで集積が進んでいるということでございます。６１年から１８年の伸びという形で見ますと、川崎、さいたま、立川、八王子で増加傾向が見てとれるというところでございます。

続きまして２０ページ目でございます。次は近畿圏の特性という形でこれは第５次近畿圏整備計画に記載されている圏域構造ということでございますけれども、大阪、神戸、京

都を中心に各都市、非常に個性的な都市がその個性を生かすという形でさらに連携をするという形で、東西南北で格子状の圏域を形成しているということでございます。

続きまして21ページ目でございます。これは先ほどの2ページ目、3ページ目につながるわけでございますけれども、これも巷間よく言われておりますが、3大都市圏は面積では14%程度の面積でございますけれども、そこに人口の集積が51%など、それから地域総生産56%という形で5割強のオーダーで一定の集積がなされているということでございます。なお、公的総固定資本形成、IGにつきましては、やはり政策面での地域均衡という観点もございますので、ほかのデータに比べますと総体的に地方への重点化が見てとれるというところでございます。

次が22ページ目でございます。これは先ほどのページと出典が違いますので、そこをご留意いただきたいと存じますが、社会資本の対象分野ごとの集積度合いと申しますか、資本の投下度合いという形で見ていただければと存じますが、これを見ますと生活、文教部門につきましては、3大都市圏のウエートがやはり居住人口といわゆる需要との相関というものが強く出ていると。その一方で当然でございますが、国土保全につきましては山間地ですとか海岸線の地形的な要因がありますので、総体的に地方圏が多い。それからなお産業につきましては、左側でございますように、一次産業に消えるハードという面がございますので、総体的に地方圏のほうが相当ウエートが大きくなっているというものでございます。

それで次に23ページ、24ページ目でございますが、具体的に社会資本の集中度合いと申しますか投下度合いの1つの指標として、23ページで100平方キロ当たりの駅の個数、それから24ページが平方キロ当たりの道路の延長距離という形で整理させていただいたものでございます。駅につきましては、23区の山手線内、それから近畿は大阪、神戸中心部、それから中部は名古屋中心部ということでございます。その辺は非常に地下鉄網が発達しているということが要因として挙げられようかと存じます。

それから24ページは道路でございますけれども、東京23区、名古屋市内、大阪市内というのが多く出ております。おそらく近畿が首都、中部に比べて色が若干違うのは、おそらく地形の影響かなと考えられるわけでございます。これは地方公共団体単位で一応色を塗ってございますので、その辺の影響があるのかと存じます。

それから25ページから28ページまでは、いわゆる東京等の国際的な位置づけと申しますか評価につきまして、いろんな調査等についてのランキングをご紹介申し上げるとい

うものでございます。最初のプライスウォーターハウスクーパース社の調査につきましては、日本でエントリーされているのは東京だけでございますので、東京ということでごらんいただきたいわけでございますけれども、これを見ますといわゆる知的財産、技術、それから交通・インフラ、それから健康・安全・セキュリティー、こういうものについては非常に高い評価を受けている。その反面で例えば真ん中辺にございますコスト、これは物価ですが、21位と低い。それから人口・居住性、ここに通勤時間とか自然災害リスク、こういうものが入ってございますので、そういう面で割合低い評価を受けているというところがございます。

26ページ目、これは日本のシンクタンクによるランキングづけでございます。これも35都市の中で日本からは東京、大阪、福岡がランキングされているわけでございますけれども、これで見ますと東京は総合4位で、先ほどと共通いたしますが、経済ですとか研究開発、環境で高いランクですけれども、真ん中辺にございます居住、それから交通アクセスで低いと。居住のほうにつきましては、住居コストという話、それから災害への対応力という話が要因としてございますし、交通アクセスのところは通勤、通学の所要時間等が入ってございます。それが低いということでございます。なお、大阪につきましては総合順位は下のほうに25位、福岡が30位と出ておりますけれども、順位ベースで見ますと大阪は研究開発、居住、環境で高く、交通アクセスで低いと。福岡は居住、環境で高く、文化、交流で低いというような結果が出ておるところでございます。

それから27ページは、いわゆる投資有望先ということのランキングでございます。これは投資家の方ですとか不動産関係者の方、金融関係者の方にインタビューなりアンケートをした結果ということでございますけれども、東京の順位というものが2010年には7位という形でどんどん下がってきていると。それで大阪も下落しているというところがございます。

それから28ページ目、29ページ目はやはり諸外国を比較したいわゆる外国企業が拠点として魅力を感じているか否かという、これも調査でございます。28ページをごらんいただきますと、日本と中国の差が歴然としているわけございまして、上の4つ、アジアの地域統括拠点からバックオフィスまでの部分につきましては中国に取ってかわられているというような状況でございますし、金融拠点、販売拠点につきましては、中国と相当水をあけられているという状況がございます。

29ページでございますけれども、同じような観点からごらんいただければと思います

が、日本と中国との比較でござんいただきますと、インフラとか外国人の生活環境ではかろうじて上回っておりますけれども、あとは研究開発とか知的財産権の保護の問題等につきましては、それでイーブンと。そのほかのものにつきましては、すべて中国よりも魅力がないというような結果が出ているというところでございます。

次が30ページ、31ページ目でございます。32ページ目まで含めまして、諸外国の大都市圏の計画の概要について記載させていただいております。これはそれぞれ説明するとちょっと時間がございませんでかいつまんで申し上げますと、それぞれの計画は国際競争力の強化など中核となる都市の成長を目的としているということ。それからあとは都市、行政の区域を越えた公益性を持った戦略を策定しているという点、それから対象エリアにおきまして、その区域内におきまして役割分担なり機能集積があるものもあるという点、それでその区域内の都市間、地域全体の連携を図ることによって地域全体の活性化を図っていくというような特徴があろうかと思えます。

具体的にこれらの計画のベースとなります対象人口、対象面積が32ページに書かれてございます。これ、ござんいただければご案内のとおり対象面積につきましても対象人口につきましてもそれぞれの事情を踏まえまして非常に多種多様であるというところでございます。

続きまして33ページ目でございますが、これは例として3大都市圏のうち首都圏という形で挙げさせていただいておりますけれども、現行ございます首都圏整備計画と広域地方計画の比較という形でございます。ここに対象となるいわゆる施設等の比較がございすけれども、首都圏整備計画は首都圏の特性を踏まえまして、経済成長に伴いまして都区部への人口諸機能の過度の集中を是正するためにエリア設定によりまして均衡ある発展を首都圏内で期としたという目的がございすし、広域地方計画につきましては、全国を複数の広域ブロックに区分して設定しまして、各ブロックごとにその特性を踏まえて自律的に発展して、その各ブロックの発展によって国土を形成していくということを目的としていると。若干目的が異なっているという点にご留意いただければと存じます。

次が34ページ目で、今度は環境につきまして今現状あります計画と申しますか、それについてのご紹介でございます。これは平成13年の都市再生プロジェクトに基づきまして、自然環境の総点検に関する協議会、これは国の農水、国交省、環境省の3省とそれから1都4県、それから関連する4市が参画して、いわゆる行政ベースでつくったグランドデザインでございすけれども、平成16年3月15日に策定したものでございす。そ

これでこのグランドデザインにおきましては、14の基本目標を設定いたしまして、それを達成するために具体的にそれぞれが行動指針をつくったというものでございまして、その行動指針の前提と申しますか、その行動指針を行うに当たっての将来像という形で、この右側でございます都市環境のインフラの将来像というものをお示したという構成になっているところでございます。

それから35ページ目、36ページ目は今年の7月、つい最近でございますけれども、大都市圏に関する世論調査というものを内閣府のほうで実施いたしましたので、それをご紹介させていただいているところでございます。まず大都市圏で魅力的な点という形では、1つはやはり集積のメリットと申しますか利便性、それからもの、文化、情報の集積にプラスの印象があると。その一方でデメリットといたしましては、コスト高、混雑、それから環境面で評価が低いということでございます。

それから36ページ目でございますけれども、いわゆる大都市圏の戦略についての世論調査でございます。回答者のうちの8割が国がやはり大都市圏に主体的に取り組む……済みません、落丁しておりましたので後ほどお配りいたしますが、大都市圏戦略に国として取り組むべきだというような結果が出ておるところでございます。これは後ほど机上配付させていただきますので、またそれをご参考にいただければと存じます。

以上で資料の説明を終わらせていただきます。

【浅見委員】 どうもありがとうございました。それでは、ただいまの事務局のご説明につきまして、ご質問、ご意見がございましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

【奥野委員長】 最初に恐縮でございますが、私は傍聴でいいのですが、しゃべらせていただいてどうも恐縮でございます。今の資料3、大変印象的であります。第1点として、集積のメリット、集積の経済という言葉が出てまいります。ここで言われていることは、大都市圏全体としての集積の経済、それと大都市圏の中の内部構造としての範囲の経済、連携の経済というふうに言ってもいいと思いますが、範囲の経済とその2つが入ってきているのだというふうに理解しております。特に地方の場合には、規模は小さくなくても小さな特徴を持った都市が協力することによって、連携することによって新しい価値を生み出すことができる。こういったものが範囲の経済です。その2つがここに入ってきているのだろうと感じております。それで範囲の経済でこれからどういうふうに進めていくか。大都市圏の中の都市の連携という言葉は機能分担と話が出ておりましたけれども、そのとおりなんです。いざ何か一つのことを目的として、大都市が連携したような計画

をつくろう、実行しようとする大変に難しい問題がまた出てくると思うんですね。なかなかうまく自主的にいくものではないというふうに思っています。名古屋の話で恐縮でございますが、名古屋でグレーター・ナゴヤ・イニシアティブというグレーター・ワシントン・イニシアティブと似たようなことをやっています。これは日本の全部がそうなんです、海外からの投資が非常に少ないということがございまして、外国企業の立地が少ない。とりわけ名古屋圏が少ないということがありまして、これを推進するという目的でグレーター・ナゴヤ・イニシアティブ、名古屋中心に50キロ圏ということでございますけれども、大体岐阜、三重、それから静岡まではちょっと入りませんか、その位までが入ってきますけれども、これは何が問題になったかといいますと、まずは名古屋を超えた領域に対して名古屋という言葉を使うことに対して愛知県が強力に反対された。もちろん岐阜や三重もそうなんです。それは何とかかんとか名前だけはいったということでもあります。それからもう一つの問題は、海外企業の立地ということで、自治体がメンバーになっていて、それぞれ相応の負担をしていらっしゃるわけですが、そうすると名古屋で海外企業を立地するとなると名古屋の中心部が主なんです。なかなか岐阜とか三重までは行かないということがあると、メリットがないわけです。それをどう続けていくかということがまた問題になってくる。したがって、どう作るかということとどう続けていくかということが具体的な問題になるとかなり大きな問題になってくるのでありますが、これができたのはさっきの36ページでまだ配られていないという部分で、国としてどう取り組むべきかという話がありましたけれども、これは曲がりなりにもできてもう5年間ですが、まだかなり強力にといいますか、着実に活動は続けているんです。これは旧経産局が中心になって音頭をとって今もってそこにオフィスを置いてやっている。これがやっぱり大きいんですね。そういう意味ではさっき最後におっしゃった国としての役割というのは非常に大事なんだろうなというふうに思います。そのときに計画を作っていくときにいろんな言葉が入ってくると思うんですが、大事なのは山分けをしないということなんです。各都市、各町がそれぞれ山分けをしてシャンシャンで手を打つと。これでは国が入ってこられた意味というのはなくなるわけで、そういうふうなところを今感じました。

以上です。ありがとうございました。

【浅見委員】 どうもありがとうございました。はい、お願いいたします。

【松下委員】 22ページのこの表について少し質問させていただきます。この社会資本ストックというのは、どういうふうに計算をしているのか。私の場合、近畿圏がなんで、

中部圏に比べて半分とか3分の2とかいうような数字になっていますが、これはどういうふうにして算出されたのか。例えば、これまでの公共投資あるいは民間投資の累計額あるいはそれから減価償却を引いたものだとか、そういう金額で測っているのか、あるいは例えば下水道なんかでも道路にしても土地買収費のような地価の要素を除いてその利便性を金額換算してやっているのか、その辺のところをちょっとお伺いしたいなど。

【浅見委員】 いかがでしょうか。

【木村大都市圏制度企画室長】 22ページの表ですが、実は社会資本ストックの現状について、数字的に示す資料というのはなかなかございまして、政府としておそらく唯一出しているのがこの「日本の社会資本2007」という内閣府が試算した統計です。これは大ざっぱに言いますと、公共投資の実績をそのままたん積み上げて、それからそれぞれ施設ごとの特性を踏まえて、一定の償却をしたものです。ただ償却が現在のストックに実際マッチしているかという点、若干高目に出ていますが、一定の仮定を置いて統一的に償却をして出した数字がこの数字ということでございます。ちょっと説明が大ざっぱにならざるを得なくて恐縮です。

【松下委員】 公共投資というのは、国あるいは自治体の投資額のみのことなんですか。それとも民間投資も含めてなんですか。

【木村大都市圏制度企画室長】 これは公共の投資額に限定しております。

【松下委員】 例えば関西空港なんかは民間で相当投資しているからそれは勘定に入っていないということになるわけですね。

【木村大都市圏制度企画室長】 関空の取扱いについては個別に確認させていただきます。

【松下委員】 いずれにしても、そういう公共投資、公共が投資したものということになると、関西圏は中部圏に比べて国の予算の引っ張り方が下手だと、そういうことも言える。

【木村大都市圏制度企画室長】 今の関空やJRの取扱いなど一個一個分野によって積み上げて見てみないと評価できない部分がありますが、全体として結果で見るとそういう数字になっているということでございます。

【松下委員】 ありがとうございました。

【浅見委員】 どうぞ。

【家田委員】 いいですか。家田でございます。今日の課題は現状と問題認識を議論し

ようという事だと思っで、現状認識について申し上げたいと思っでます。大変よくまとまった資料で結構だと思っでますが、抜けてそうに思っでるところを幾つか挙げておきたいと思っでます。今回の大都市圏といっでも個々の大都市圏そのもののことを東京圏のことをやるとかそういうんじゃなくて大都市圏そのものをやることだと思っで、日本の特徴をどう認識しておくかといっでるところをまずお話ししたいと思っでますけれども、言うまでもなく日本の大都市圏は1964年から東海道新幹線であつながつてきたと。これは非常に大きな特徴です。ほかの国にはないんです。つまり、かなりの信頼性と安全性の高い乗り物で、まあそこそこ速いスピードであつながつてきた3大都市圏を持っでいると、これですね。このところが過去50年でどういっでうふうにいっでるところとそれから意見によっでは関西圏の活力を東京が吸っちやっでているといっで意見もあるし、デメリットもあつたのかもしれぬい。そこを認識しておくかといっでののはすごく重要だと思っでます。おそらく中国が北京、上海があつながつたり、余杭、鄭州があつながつたりしつたあるわけですけれども、それは日本のモデルを見習っでているんですよね。なおかつこれから数十年後以降になりますけれども、3大都市圏が今度は磁気浮上鉄道で1時間オーダーであつながつていくと、おそらく。といっで時代になるわけで、これからプランニングするに当たっでもそこをどう認識しておくかといっでことだと思っでます。

関西ブロックについては、何かと経済的につらいねといっで意見とか私なんかはもう少し頑張っでほしいといっでふうに思っでおるんですけれども、あんまり将来を考へて関西がどうするよなんていっでことが出でこぬいんですよね。だけれども、おそらく3大都市圏がそういっで非常に早い信頼性が高く安定に輸送できるよなものであつながつるといっでことを多分関西が生かしてほんとうの意味の第2の首都圏になるよなものもあると思っでます。そこをぜひ認識した資料づくりとか検討していただくといいなといっでののが1点目です。

それから2点目も日本の大都市圏の特徴といっでことであつながつていっで思っでますが、もう既に14ページから16ページあたりのところでもお話になつていっでるように、連たんといっでことで、その連たんが鉄道沿線、通勤鉄道沿線に形成されていっでるといっで、これも日本の特徴です。もちろんもっと小さなコペンハーゲンとか、ああいうたぐいのところであつながつていっでふうに見えぬいこともないこともあつながつていっでますが、鉄道の輸送支援は全然レベルの違っで話で少なくとも実質的な意味において都市鉄道によるコリダー、沿線コリダーと呼びますけれども、これが形成されていっでののはほぼ日本だけと思っでいっでいい。それをどういっでうふう

うに大事にしていくか、それからそういうプランニングの制度がないんですよね。各くしはあるんだけど、各だんごごとに都市ができているわけで、市町村がありますので、そこでやっていて、今度は大都市圏というのはまとまっちゃっているんで、沿線プランニングという発想ないんですよね。これはぜひやっていくべき話だと思っております。とくに人口が減っていく中でより遠くが近いところに来たい、あるいはくしとくしの間のところを少し計画的に人口を低下させる方向に持って行って、それをだんごとくしのところに持ってきたりというようなことを考えると、沿線コリダのプランニング制度をつくるということも重要なポイントではないかと思っております。

そういう意味で言うと、14ページ、16ページ見ても首都圏が非常に顕著に出ているんですが、関西圏や中部圏はややそれが緩いんですよね。しかもどっちかというとはんとうの意味のスプロールに近いような変化をこの数十年見せてきたのが中部圏と関西圏なんで、それをいかに持続可能性が重視される時代にこれからもっとなっていく中で関西、中部圏もそういう方向に積極的に誘導するかというのが1つ重要な日本の特徴でもあり課題だと思っております。

それから3点目ですが、先ほどの松下さんからのご質問にもあったように、社会資本のところでも22ページあたりを見ると、これは交通部門というのも公共投資でやっている部門に限られていますんで、道路と空港と港湾はそうなんだけど、大都市圏を見るときには鉄道ストックがおそらく一番大きなウエートを占めるはずで、これは民間投資ですから入らないんですね。それから電力とかはこれも民間投資ですから入らないんですね。だからこれをもって検討するとかなりずれたことに、特に大都市圏の場合なる。特に日本は世界でもある意味民間活力重視型で投資してきた要素が強いでちょっと気をつけなければいけないという感じが私もしています。

それから同じくこれは25ページのところで、いろんな国の比較があって環境負荷が持続可能性が東京が非常に低いみたなことがあるんだけど、ストックホルムだとかシドニーあたりの小さなところと比較してみたって始まらないわけで、例えば交通部門だけ見れば、東京都市圏くらい環境負荷の低い都市はないですね。もうちょっと胸を張った資料をつくったほうがいい、国際評価をやる場合には。そういうように思います。それでいろんなアンケートの中でも信頼性の高い交通があるねとかそんな話は出ているんですが、一方で通勤輸送の質の低さ、道路交通渋滞も含めてですね、これはやっぱり無視してはいけない話であって、これからも言い続けなければいけない。大体パリあたりでもまだ地下

鉄いっばいつくっていますし、特に通勤地下鉄を要するに急行線ですね、それを新しくつくっている。まだ投資していますよね。でも例えば東京都市圏の場合で言うと、東京メトロは民営化しちゃったし、もうつくるものがないんじゃないの、大体こんなものじゃないかという雰囲気は漂っているし、国土交通省の中でも仕官している部局はどうせ民間でやっているんでこれ以上人口も増えない中、投資なんかできるはずもないね、通勤の質が低い、混雑がひどいというのはなるべくさわらないようにしましょう、国民の目に触れないようにしましょうというムードが漂っているんですけども、プランニングやる部門はそうじゃ済まないわけで、質の低い通勤輸送を高品質のモビリティを確保するという意味合いでもう少し前を出していかないといけないと思います。

以上3点申し上げました。

【浅見委員】 どうもありがとうございます。どうぞ。

【進士委員】 進士と申します。遅参して申しわけございません。だからごあいさつにあったのかもしれませんが、今の最後に配っていただいた36ページですと68%が国が指導するが具体的施策については、国と地方公共団体が連携して行うというのがありますが、前回も申し上げましたが、都市間競争を考えたときにもうちょっと民間そのものをリアルエステートの都市開発側をかなり中心に持ってくる必要が私はあるのではないかと考えているのが1つです、意見としては。大都市圏の都市間競争を考えたときに方針は出せると思いますが、戦略というのは前回も出ていました。私は戦略というのは本当はあまり、戦略を全部表にオープンにしたら戦略にならないのじゃないかとさえ思っているんですけども、秘してこそ戦略だと思っているぐらいで。だから計画をつくるにしても、計画の枠組みはもちろん国主導でやるべきだと思っていますが、競争ということを言えばやっぱり戦略が中心、主体をかなり強く明快なものをやらないといけないんじゃないかなというのが1つと、それからここで大都市圏というのが3大都市圏になっているわけですが、大都市圏問題をこれまでは大体圏域ごとに法律がありましたからこういうことになると思うんですが、これから先の世界のイメージを描くと例えば福岡とか札幌はどうなるのかと。今回の検討委員会の整理だと内発型で頑張るというあっちのほうへ分類されるんですね、地方都市は多分。ただ大都市の定義をどう考えるかというのは考えどころだろうと思うんです。少なくとも福岡なんかへしよっちゅう行くと本当にこれは国際化しているわけです。ですからそれと日本の長期戦略と考えたときに旧来の3大都市圏だけが大都市圏戦略なのかということは考えておいたほうがいい。つまり少なくとも札幌や福岡が内発型で努力す

る地方都市の普通の県庁所在地と大分違っていると思うんです。旭川圏まで広がっていますし、佐賀あたりまで全部福岡は、熊本とか、もうほとんど連続しているわけですね。ですから3大都市圏か5大都市圏かわからないですが、将来的にはそういうことも考えなきゃいけないので、当面この3大都市圏がこれまでの蓄積があって、また一方で課題もあるんだらうと思うんですが、それを解決するのは当然だと思いますが、二分法でやったときに中間にそういうのがあるということをやっぱり考えて、それがアジア全体とか世界全体の中でどういう役割を果たすか、逆にそこを強化するか。これは一方で国土保全から言うと、3大都市圏だけでバランスよく国土を維持するといいますか、例えばこれからだんだん縮退化して、人口減になっていくときに国土全体をバランスよく利用するといいますか、居住すると言ってもいいですが、私は自然環境、ランドスケープをやるものですから、国土の保全をやるというときに国民のつまりマンパワーが必要だと考えていて、それはその周辺にそれなりの人口密度がなければ、例えば今やっています里山イニシアティブみたいなものは進まないんですね。つまりそこに大都市があって大勢の高密度の中で居住している人もいるので、それは自然を求めていくわけです。そのときに2次資源が逆に大きな財産になっていく。今の先生言われた日本の都市のすばらしさというものを幾つかおっしゃったけれども、その中には自然環境の問題もありまして、この一番最後の34ページでしたっけ、以前やりましたこの34ページのこれは私もメンバーでやりましたが、これはたまたま都市再生のバランスの中でいわば都市再生は都心の高度化だけが一方的に叫ばれたということもありまして、多分世論も気にしたんだらうと思いますが、バランス上自然環境ということにフォーカスを絞った計画です。だけれども私はもう既に今、今年はCOP10で大騒ぎしていますが、少なくとも今後の国際的な都市間競争になったときに自然環境の持っている価値とかですね、あるいは日本のこの3大都市圏がそうですが、歴史的な文化的なストックの価値、都市の魅力としての、それは非常に大きいと思うんですね。そこに都市間競争のときの個性というものが出てきて、そういう意味でバックにある自然というものも大変な財産だと思っているんです。ですからそういうふうに考えますと、例えば34ページではグリーンラインでくくっているのは、自然を自然としてだけ見るんじゃなくて名所としてとらえようというのがこのときのアイデアだったんです。例えば水郷とか言いますね。松戸とか。「野菊の墓」で象徴されるようなところ。霞ヶ浦とか。江戸以来、日本の自然環境というのは人文化しているんです。つまり自然の上に名勝的な歴史文化を重ねていってまさに総合化されているわけです。生物学的な自然ではなくて文化的な

自然の扱い、文化的な自然としてつき合ってきて、そこに非常に豊かなアクティビティーもあると。それが市民のアメニティーになっているんですね。かつてソフィアンポリスというのを何であんな山の中につくったのかと私は何十年も昔ですが行きましたときに、近くにニースがあるからというのがありました。つまり大都市と自然環境豊かなところというのは実はセットなんですよ。ところが今までの都市問題は都市だけで考えていた。つまり一流の歓楽地というか、リゾートがあるからそこに観光客じゃない研究者も集まってきて、有能な人材が集まるわけですね。ですからここに今日36ページのこれですと、濃い64%、58とかというのは、逆にこれが大都市の定義になっていくかもしれませんね。こういうことをやっているところが先ほど言いましたように福岡とか札幌も同じことになっているとすれば、例えば世界的に若い人つまり留学とか人材が集まっていたり、研究交流が盛んになっているのは、ほぼ国際都市、国際間競争の舞台に上る素地を持っていると思うんですね。ですからそういうところを日本型のつまり今申し上げたように自然は自然、文化は文化、歴史は歴史のような発想ではなくて、そして経済は経済、今までの日本の大都市戦略とういのは専ら経済だけで競争しているというつもりで金融のマーケットだけ意識していたように思いますが、実体はそこに勤めるというか関係する人たちはその背後にあるビジネス以外の居住とかライフスタイルに価値を持っていたし、それが場所を選んだんだと思うんですね。だから港区あたり、あそこには非常に大きな自然のストックがあるから、それから歴史的なものもありますし、そういう雰囲気があるからであって、ですからビジネスのためだけであれば大きな建物をつくって高度な情報化をやればそれで済むわけですが、それはただ仕事の場でしかないんで、私はそんなものの魅力を幾らやっても限界があると思っています。

最後に1つだけちょっとつまらない思い出を言いますと、藤田という観光会社の椿山荘とかいろいろやっているんですが、建築で最初、社長の話です、どうやってホテルの魅力をアップするかというときに建築を豪華にしていたわけですが、何度も何度もリニューアルして。だけれども限界でどこのホテルも一流も二流もほとんど同じレベルの建築になってしまった。残るは庭園だけだと言って、たまたま椿山荘は山縣有朋の旧邸だったので古い歴史もあるんですが、結局庭園の個性化が魅力になったわけですね。これからはそこをどうするかだと。私は都市間競争も同じことが言えるような気がしてならないんですね。ですから今中国は専ら西洋化をしてばかなことをしていると私は思っているんですが、中国はむしろ2,000年の歴史をもうちょっと磨いてアピールしたほうがいいと思うん

ですが、その一例で言うと杭州だけはその路線をやっている、だからあそこに年間約5,000万の観光客が来ているわけですね。一つの町で5,000万来ているわけですよ。日本の観光地はせいぜい100万とか200万がいいところで、そういうことを考えてもやっぱりこれからの大都市戦略の中でビジネスとか利便性とか、そういうことだけに注目するのではなくて、それは大事ですけども、それ以上に周りの環境や歴史や文化の個性豊かなものをどう一体的に取り扱っていくかという観点が私は大事だと思っています。

どうも失礼しました。

【浅見委員】 どうもありがとうございます。ちなみに中国にこの前行ってきたんですけども、杭州が最も高いとか言っていましたよね。

【進士委員】 値段が。

【浅見委員】 ええ。

【進士委員】 練り込み型が。

【浅見委員】 はい、どうぞ。

【原田委員】 すみません、僕も朝遅れてしまいまして、大都市圏の鉄道は最近、朝遅れるんだと。いつもどおり来るものだと思って間違えてしまった。ちょっと遅れてきたんで最初のあれがわからないんですが、スケジュールが送られてきていますよね。3カ月間で1から6まで11月18日までどちらかという鬼のように打ち合わせが入っているという。その短期間でやるので、この場で何を検討すべきかというミッションが今日きっと示されるのだらうと、最初に示されるのだらうとちょっと期待して来たんですが、その意味では淡々と現状と課題で始まっているのでそれはもう少し絞ってやったほうがいいかなというのを僕はそう思いました。

それからそのミッションとの関連で今もお話ありましたけれども、対象とする大都市及び大都市圏というのがどのエリアでどうなのかということが、どこかで説明があったのかもしれませんけれども、途中から来たのでよくわからなかったということと、それからぱらっと見たら8ページに制度的なことも書いてあって、30ページと31ページに外国の例が紹介されているんですけども、例えばロンドンのGLAのようなそういう組織をつくるみたいなことまで、そういうことを視野に入れたような検討を中で進めるのか、そうではないのかというところがはっきりしない。それはいわゆる計画をきちっと作ってその中で位置づけてやるという浅見さんが言われた中間取りまとめの参考資料についているほうだとそういうふうに読めますが、そうやっていくのか、プロジェクトレッドで民間の大

規模なものを中心にしてやっていくのかと、それが非常に自由にできるようなところを中心にやっていくのかというところの方向性がはっきりしないなと思いました。

それから今日の現状と課題の抜けているところということですが、先ほど家田先生がおっしゃったことに賛成で、都市構造のコリドーのことが非常に重要で人のほうから言うとそうなんですけれども、ものの動きというか、ものから見たところの都市構造というものがもちろんあるので、これは東京都市圏でも物流調査をやっていますので、これ前も申し上げましたけれども、その辺の形からどういう都市圏であるべきかというのがやっぱり抜けているのではないかと。それから経済はあります。環境も言ったんですけれども、社会的な面で格差ということと超高齢化社会ということの話が抜けているかなど。格差のほうはデータをきちんと見ていないんですが、若者のほうがきちんと大都市圏でちゃんと生き生きと暮らしているのかというほうでどうかというふうなことが気になります。

資料の説明の中で長距離通勤が多いので評価が下がっているというふうに、そこだけとるとそうかもしれませんけれども、長距離通勤をして家族全体のバランスもとりながらある場所に住宅をとって長距離通勤をしてそれが生活の質としてそちらのほうがいいとして選択をしている実態もあるので、それはうまいとらえ方をすれば、あるいはとらえる視点を変えればそこに一つの東京ならではの生活像があるんじゃないかなというふうにも思います。これはちょっと言いっぱなしみたいなのところがあるんですが、パリの大都市圏の計画をやっている人が来て、いきなり何を言うかという「東京は通勤時間が1時間以上もあってパリは短くて東京の人は大変で苦しい生活をしているだろう」と。いきなりまじめに議論しようと思ったら、「パリのほうがいいんだぞ」みたいなことを言って、パリは東京の4分の1の規模しかないのに何を言っているんだと思いましたけれども、そういうところにもうちょっと反論できるようなことになりたいなというふうには思います。

以上です。

【浅見委員】 どうもありがとうございました。何かありますか。

【木村大都市圏制度企画室長】 今の原田委員のご指摘の部分ですが、事務方としては、対象エリアについて、特に予断を持って決めているわけではないんですけれども、ただ、今ベースとして考えますと3大都市圏に実際に整備法があって、それに基づく大都市圏制度が現にありますので、それをまず出発点として考えておりますというのが1点です。

あと組織については、率直に申し上げますと現段階ではそこまで考えておりません。組織というよりも新しい戦略を関係者を集めてどういう形でプランニングをしていくか、あ

るいはどういう策定プロセスをとっていくか、まずはその辺を少し議論させていただければと思っています。

【浅見委員】 よろしいですか。ほかにいかがでしょう。

【松下委員】 もう一度発言させていただきたいのですが、私もこの大都市圏戦略検討グループに指名されたときに名簿を見まして、首都圏戦略検討グループかなと思ったぐらいです。委員長は奥野さんで中部圏、私だけが関西圏であると皆さん首都圏なんですよね。首都圏戦略検討グループだったらいのだけれども、それでも私はそういう場合でも地方の首都圏にいない人の意見を参考にして首都圏戦略を考えるべきではないかと、そういうふうに思って、ちょっとそれは、なんと申しますか、不思議に感じました。それから私は関西圏出身だからといって関西圏のエゴを申し上げるつもりは毛頭ございませんし、また首都圏に在住の皆様もご出身は必ずしも首都圏じゃないかもしれないし、ということではいろんな地域のことを考えなきゃいけないと思うのですが、関西圏について申し上げましたら、先ほどお話もございましたように、確かに大阪は緑は少ないのですけれども、その周辺地域、六甲山もありますし、生駒山もありますし、また比叡山もあります。また歴史文化という点で京都、奈良もございますし、そういう意味で非常にバランスのとれた都市圏だと思っております。そういう意味では東京なんかよりもむしろいいのかなという思いがございます。そういう中で先ほど申し上げた社会資本ストックというのを見ると非常に見劣りをしているというのが残念ですけれども、このあたりは歴史的に見て東京の八百八町ですか、それに対して大阪は八百八橋がほとんどが民間でつくられたというような、民間投資の伝統というのが昔からあった、そういうことも多少影響しているのかなという思いはございます。しかし今は、民間の力もどんどん落ちてきておりますので、国の予算をもっとうまく引っ張ってくる手法を開発しなきゃなというふうな感じもいたしております。

今申し上げたいのは、一応そういうことでございます。

【浅見委員】 ありがとうございます。それでは、大橋委員、お願いします。

【大橋委員】 ありがとうございます。今日は現状と課題ということでお話いただいたんですけども、ある意味大都市圏のこれまでの政策の総括という意味も込めているのかなと。ただ明示的に総括をすとなるとなかなか行うことが難しいのかもしれないけれども。いろいろなGISの図とか見せていただいた中で、やはり都市って息づいているなと。要するに昼夜であったりですとか、あるいは30年ぐらいの長い期間かけてみても非常に息づいているその都市、つまりこれまで議論ありましたけれども、民間の活力という

のは非常に重要であって、それをその角を矯めない方向で、政策というのを考えられていくべきであろうと。ただ、これまで議論になっていますけれども、私も大学にいて思うのですけれども、日本の地位、特にアカデミックな部分でしか見ていませんけれども、かなり厳しいなど。留学生だったり、コンファレンスであったり、あるいは海外の学者のビジットとかを見てもなかなか大都市圏、とりわけ東京でもなかなかうまく集めてこれなくなっているというところがあって、そういう意味でこれまでの大都市圏にかかわる政策というのはこれまでとして、これからどういうふうな計画を考えていくのかということはある意味これまでとはやや違った視点から考えていってもいいんじゃないかというふうに思います。それはとりもなおさず大都市の定義、あるいはこれまで考えられてきた均衡ある発展とか分散とか、そういうふうなところも一応白地で考えていって、これまでのあり方というのはどうだったのかということを見ていくような視点というのは重要なのかと。それでやはり都市というのは人が息づいているところですので、ビジネスだけで当然語るということのはできないんだと思います。ただ、やはりビジネス的な魅力という観点を決して失ってはいけないのかなというふうには思います。そうした中で、先ほどどなたか先生からお話があったんですけれども、時間というのが非常にやはり重要で、通勤の時間だったり、ある意味時間コストというものを大都市圏の中でどう取り扱っていくのかというところの視点というのは非常にやはり魅力として重要なのかなと思います。そうして人が集まってくればそれで当然息づいているわけですから文化とかあるいはその他の施設等も民間の活力を使ってやっていけばいいというような方向にもなると思いますが、そもそもどういうふうな絵を描くのかという中に今のような視点というのは当然入ってこないといけないのかなというふうなことを思っております。

とりあえず以上、コメントですけれども。

【浅見委員】 ありがとうございます。はい、どうぞ。

【村木委員】 ちょっと違う話をさせていただくと、昨日たまたま新しいロンドンプランのドラフト版というのを家で読んでおりました、それを見ながら今日のここにもロンドン大都市圏の計画が出ていたので思ったことも含めて話をさせていただきます。、戦略方針というのは大都市圏で私は必要だと思っておりますが、ここで計画をこの後作っていき、その下で大都市圏の計画を作って、それを受ける計画、つまり地方自治体がどんな何の計画でこれを受けていくのかというのがやはりあまりよくわかりません。広域中心都市とか業務核都市とか指定を受けたときにそれをどのように中心性といったものを圏域の中でつ

くって整備していくのかというのを、行政の計画が何をやっていけばいいのかというのが何となくまだ分からないなという気がするんですね。それが分からないからこそ新しい計画の中で何を盛り込んでいけばいいのかというのが分かりにくいのではないのかなという気がします。というのは、新しいロンドンプランが今までの計画とすごく違うと思ったところが戦略方針と計画決定と基礎自治体の計画の中に何を盛り込むのかというのが3つ、個別の政策ごとに書かれていまして、大都市圏の計画として求めることと、それを受けて基礎自治体が何をすべきかということが大きな視点のところから書かれているのが非常に分かりやすかったからです。そうしますと、総花的に大都市圏で書くべきようなことというのを書いていってもいいと思うんですけれども、そうすると最終的に日本で書けることって非常にきれいな計画にならないかなという気がします。ロンドンの計画だと、ここにも経済成長、貧困解消、環境配慮、この3つって非常にシビアな問題で特に環境配慮なんかだと2025年に60%減という大ロンドン全体で何をしていけばいいのかというのが非常に細かく書かれておりますので、今日の資料でも環境のところは緑地とか、あまりその辺のCO₂のこととかも書かれておりませんでした。将来の事を考えますと、そういった視点も踏み込んで現状認識をしていったほうがいいのではないのかなと、そんなふうに思いました。

以上です。

【浅見委員】 どうもありがとうございます。今おっしゃった新しいロンドンプランの構成みたいなものをちょっと勉強したほうがよさそうな感じですね。ほかに何か。

【高木委員】 ありがとうございます。このメンバーの中でおそらく金融関係者は私だけだということもあって、なかなかビジネスあるいは経済力という観点からちょっとお話をさせていただきたいんですが、先ほどの大橋委員ではないんですが、まさにこの資料にもありますように、投資の世界においても非常に厳しい現状が今東京にはあると。ましてや名古屋、大阪といっているような場合ではなく、東京の都市間競争力が明らかに落ちていきます。今、日本の年金運用を国内の株式で投資をしてきたわけですが、残念ながらこれが非常に難しいということで大手の生保、信託銀行がすべからず海外に調査部門を設けると、それで海外の企業に投資をするということでもますます流出をしている真っ最中であるというのが現状でございます。今回こういう形で都市政策に関して委員会に参加させていただくのは初めてなんです、いつも委員会と思うんですが、いろいろ議論していて結果としてどういうふうな10年後の世界を描いていращやるのかなと。例えば今日の資料

の中でプライスウオーターハウスのこういう切り口からの落としというのもあるでしょうし、あるいは冒頭ご説明されました3ページ目以降の集積のグラフもあると思います。我々は10年後、どの数値、どういうものをどういうふうに高めていくのか、文化を高めていくのか、経済を高めていくのか、何を高めていくのかというような視点が必要ではないかと。おそらくそれぞれの委員の立場によって意見は違うというのはわかるんですが、どういう指標を挙げていくのか、3大都市圏の比率をますます上げるのか、下げるのか、こういうのをやっぱり決めていかないといけないんじゃないかなというふうに思います。そういう中で私が属している世界から言いますと、やはり現在日本の一人当たりGDPが20番近くにまで落ちてきていて、さらにこの資料から見ていただきますように、だれも東京に投資をしたくないというのがこの資料から見てとれると思います。さらに少子高齢化が急速に進展していき、それに対して地方自治体が二重の債務、現在の債務と将来の債務にあえいでいて、結局どうにもできずに民間にアウトソーシングしているという時代。さらには2012年には日本の家計貯蓄がおそらくマイナスに転じると。こういうような状況に今まさに日本が置かれているという中では、やはり一人当たりの行政コストをいかに下げて、この国の生産性を改善させていくかという観点からの、こういった大都市圏戦略といったものもあるんじゃないかなというふうには思っております。

以上です。

【浅見委員】 どうもありがとうございます。

【奥野委員長】 これからの議論のデータのことなんですが、資料3、非常にコンパクトによくまとまっていると思うんですが、私もう少しタイムシリーズデータが入ってきてもいいかなと思うんですね。ここ緑地とDIDがここ三、四十年の比較が入ってきて、これは大変いいと思うんですが、先ほど松下委員からの社会資本の整備の話が出てまいりました。公共投資というのは長期的にやるものですから、多分高度成長期からの大都市圏、地方圏、どうやって配分されてきたか、そういうふうなタイムシリーズデータがあると多分、今それはどういうふうな状況にあって、今からどう展開していかなくゃいけないか見えてくると思うんですね。国土の均衡ある発展というのは、40年代に出てきた言葉で非常に私よくできた言葉だと思うんですね。いまだに生きているというのはすごいと思いますが、世の中変わっているのに。これはよくできているんだけど、この時代、半世紀生きてこられた言葉だというのは内容が変わっているということなんですよね。それぞれが都合のいいように解釈しながらいまだに生きておるといふことで、多分ここで国土の均

衡ある発展と言っているときと地方の小さな県庁で国土の均衡ある発展と言っらっしゃるとき、意味は全然違うというふうに思うんですね。でも国土の均衡ある発展の意味を変えながら国土政策では公共投資をその都度その都度方向転換をしてきていらっしゃるんですけれども、大きなトレンドとしてはやっぱり変わらないと思うんですね。そういうタイムシリーズ的なものを公共として見ていけば、今どういうふうな転換をすべきなのかというふうなことが見えてくるんだろうというふうに思います。多分大都市圏というのが成長の先端にならなければいけない。これは半年前がそうだったんですが、そのために、あのときはそのままコピーできるわけじゃありませんけれども、何をやるべきかということがまた見えてくるだろうと。

それからタイムシリーズデータでもう一つは、企業の統括拠点という言葉がありました。従業員数のところに。そういったものも多分1970年ぐらいと比較されますと、またおもしろい傾向が見えてくるのではないかと思います。地方のそういう統括拠点というのはどんどん増えてきていますよね。これは日本の大きな特徴で、地方圏は必ずしも可哀想ということじゃなくて、大変は大変なんです、ブロック圏で見ると形成計画にもありますように、欧米の1国に相当する強さというものを持って成長してきているわけです。その辺もまた一方で見なければいけない可能性を持っているということですよ。そういうふうなこともありますので、タイムシリーズデータも国交省には当然そういうものがあると思いますので、出していただけると議論の参考になるのかなというふうに思いました。以上です。

【浅見委員】 ありがとうございます。

私のほうからも幾つか気づいた点なんです、1つは村木委員がおっしゃったんですけれども、例えば仮に広域戦略というのをつくったとしても、やはりそれをどういうふうに変現に向けて動かしていくのかという先が見えない。これはやはりいろんな意味で大きな問題になるし、先が見えない戦略だったら非常に無難な戦略を描けるんですけれども、それは決して存在意義のあるものにはならないだろうということで、やはりこの点は少し今後考える必要がある。ですからそういう意味ではハードな言い方すると無難ではない戦略をやっぱり作っていく必要があると思いますので、そういったときに無難でないものをどういうふうに着地させるかということまで考える必要があるのかなと思いました。

それからもう一つは、結局こういったものというのは、それぞれの地域地域の役割というのは非常にあいまいにしか表現されないのですが、先ほどのロンドンの計画の話にもあ

るように、やっぱり少し広域的な中での地域の役割というのをもう少しちゃんと分析していく必要がある、それを示していく必要があるかなというふうに思います。これは例えば地域の役割というのは単純に例えば産業だとか、そういった面だけではなくて、緑地だとか自然環境、そういったことも含めての話なんです、そういう必要があるかなというふうに思いました。

それから先ほど進士委員のおっしゃった里山等で人がいなくなるコストというのをおっしゃったんですけども、この概念というのはよく聞くんですが、なかなか具体的にどのくらいになるとまずいのかとかというのがあまり十分に分析されていないように思うので、もしそういうスタディーがあればぜひご紹介いただければと思いますし、そうでないとしても非常に重要な概念と思うので、これは少し分析が必要なかなという感じがいたしました。

あとは先ほどの集中度の指標が幾つか出ていたんですが、その中で実際に例えば東京はそれ以外のところというのは出ているんですが、その中で例えば東京に対して投資することがほかのところに投資するよりもほんとうにプラスになっているのか、そういう比較がなかなかできないんですね。ですからそういう意味でいきますと、もう少しそういう指標を的確にできるような形にしたい。単純に何%があるということじゃなくて、むしろマージナルな投資効果というんですか、そういうのが少しわかるようにすべきではないかというふうに思います。やはりそういった点を多分海外とかいろいろ金融系の方々が見ておられて、そういった意味で東京が魅力がないというふうになっているのかもしれませんが、こういった点は非常に重要だと思いますので見ていく必要があるかなというふうに思いました。

それからもう一つ、結構いろんな世論調査をしますと最終的には国の役割が重要であるということを使うんですね。この国の役割は重要という以上のもう少し細かい言葉といたしますか、内容がちょっとわからない。例えば国の役割が重要というのは、結局国からの補助金をあてにしているのかもしれませんが、あるいはもうちょっと国からの強い指導ですとかリーダーシップというか、そういうのを期待するかもしれないんですが、国の役割が重要というのはどちらともとれるんですね。これはあまり健全な議論の仕方ではないというか、非常にあいまいにしてしまう議論の仕方だと思いますので、これはもう少し本意を聞く必要があるのかなと思います。先ほどおっしゃったように、財政的には国も地方も厳しい中で今後国土発展を考えなきゃいけないので、そういった意味ではより適切な戦略の

あり方というのを考える必要があるのかと思いました。

ほかに何かありますでしょうか。

【進士委員】 まだ時間がありそうなんで。

【浅見委員】 どうぞ。

【進士委員】 2回連続して出られないものですから。ちょっと観点に垣間見ますが、さっき戦略の皮肉を言いましたが、実はそれは私は三鷹のまちづくりをずっと彼女よりもっと前の市長からずっとつき合っていて、いろいろ都市計画をアドバイスしてきたんですね。しつこくまた言いますが、外環をみんな市民が相当反対があったのを納得させるという、私はこの大都市圏戦略として一番基本中の基本はやっぱり交通だと思いうし、外環のようなものは環境面から見てもほんとうに大事だと。地検の事業評価監視委員会も長くお付き合いしましたが、ほんとうにおそいんですね。計画はあるんだけど進まないでしょう。私は戦略、戦略とこの新政権が言うのなら早く、とにかくスピードアップしてもらいたい。ちょっと言い方に誤解があれば謝りますが、戦略を立ててそれから計画をつくってそれからやっている、大体戦略の機能がほとんど機能しませんから。少なくとも外環の話なんていうのは、とっくに終わってなきゃいけないわけですね。だけれどもほんとうに何だか知らないけれども、政治主導と言うんですか、そういうのを、なかなか進まないよと。私はつまり何を最初に言いたいかという、戦略、プランニングは大事なんだけれども、毎日がそれこそ高木委員なんかの世界で言えば、1日で金融や経済は動いているわけですから、そういう中で例えば国土政策、あるいは大都市政策といっても、それは同じものだと思うんですね。従来の例えば自然保護行政みたいなのは非常にのんびりやっていたんです。自然のリズムがあるんですね、担当者の中に。だからみんな職業病だと私は思っているんですが、物の考え方のスケールとか地学とか天文学の人としゃべっているものすごくおおらかでゆったりとしますし、金融の方は今のお話のようにもう最悪なんだと言って明日つぶれそうなことをおっしゃるんですね。それぞれがそのとおりのんだと思うんです、私は。ですから、ただこうやって集まってやるときに意味があるとすれば、先ほど高木さんもおっしゃったように、一体どういうビジョンを描いてどういう社会になりそうかという見極めをして、それが正しいかどうかはなってみないとわからないんですけども、むしろ意志を持ってこういうビジョンを実現していくんだというのがあって、私はそれは経済や金融も環境も生産やあるいは都市の魅力もみんなバランスよくできているはずだと思っているんですね。そういうものを描けるはずだと思うんです。私はそれは

それこそ浅見先生に期待しているんですけれども、そういうトータルなビジョンを描きながら部分、部分に戦略性を持たせて3年後にはこういう状況に、5年後にはこれを達成すると。NASAの宇宙開発じゃないけれども、そういうちゃんとしたプログラムをつくっていくということだと。そのときの推進力になるのは、先ほど浅見先生が言われた国に期待するというのとは何か、それは1つは当事者に聞いたほうが早いかもしれないと思うんです。三井不動産の岩沙さんとか森ビルの森さんとかおしゃべりしていると、彼らは彼らなりのビジョンとかあるいは国の政策とか制度への注文とか、いろいろお持ちのようです。それも政務三役がどういうかによって違うかもしれませんが、そういう人の話を聞いてはいけないということになっているなら別ですが、実際に大都市を動かしているというのはどういうことか。例えば東京だったら都知事が、そういう自治体の首長や議員さんたちの発想も大きいでしょうし、もちろん都民の意識もあるでしょうし、しかしそういう民間企業も大きな役割を果たしていて、主体は非常に多様なんですよね。それ全部それぞれに言い分があって、それは私はちゃんとまとめられると思っているんです。それが計画学というものであると。ですから情報は集めなきゃいけないし、いろんな戦略がどういうところにどういうふうに展開しているか、彼らがどういうビジョンを描いているか、少なくとも企業のほうが命がけでやっているはずですから、少なくともアジアとの関係、それから世界との関係で東京の総体的な地位が落ちていくというのには切実感があるわけです、話を聞いていても。ですからそれをクリアするときに彼らは彼らのフィルターを通してとしかかないものですから、そうじゃない部分をあわせていけば、よりいい形に展開できると。私は先ほど江戸以来の首都圏のライフスタイルというのは経済活動も最も盛んだったし、日本中から人材を集めてもいったし、だけれども彼らの人口圧を環境が上手に吸収して、そこを自然をむしろ文化に高めて江戸は「江戸と北京」に出てくるような世界一の豊かな都市としてロバート・フォーチュンが書いているようなものになってきたわけでしょう。私はそういうものはこれからは夢だなんていうことは全くないと。むしろ逆だと思っています。今なぜ地盤沈下しているかという、完全に東京は普通の世界都市になってしまったと思うんですね。ほとんどニューヨークと変わらないじゃないかと。しかも今現在の都市再開発もそうですね。同じような箱をただ建てているだけですね。それをコントロールするとき公開緑地とかいろんなものをつくりましたが、それは単にそういうスペースをつくっているだけで、ほんとうにそこに歴史とか人文的な、つまり文化的な緑をつくってはいないんですね。都市緑化というと今度はヒートアイランド現象の緩和だと、非常にフィ

ジカルに展開してしまうんですね。文化性というのは、つまりそれぞれの地域の固有性で都市間競争、つまりは相手があるということは相手の差別化ですから。それをみんな同一化のほうへ向かっているわけですよ。同一化すればそれは富の力に比例してしか差はつかないですよ。投資力によるんですよ。私はそういう競争に乗っているのは下手な戦略だと思っているわけで、日本は少なくともアメリカよりずっと長い歴史と文化を持っているわけです。そういうものを消し去りながら、ただ機械文明的なものだけをやっていると。こういうことを言うと高木先生に怒られそうですが、ただそういう見方もあって長い目で見るとそこまで考えた金融の動かし方というんですか、投資をやらないといけないんだけど、今は一日一日の差額でやっているものだから非常に短期的になる。ただ私はそういうことをやっている限り、リーマンショックのようなことがしょっちゅう起こってきて、結局世界の経済も不安定になるというふうになっていくんだと。そういうことをみんなが認識するような時代にどうするのか、そこへのイニシアティブをこそ日本政府はやるべきだと思うんですよ。日本政府がもし存在感を示したいのなら。そういうふうを考えますと私はいろんな立場の職業病と私申し上げた職業病は大事だと一方で思っていて、それぞれの職業をもとに言い分や視点の違いをむしろ全部出して、テーブルの上に全部並べてみるということですね、まず第一段階であっていいと。これまでの3大都市圏へのこだわりも私はもうちょっとステップアップして、日本の国土戦略として考えていただきたいし、先ほどどなたか3大都市圏にこだわっているのか、むしろ国土全体をどう戦略的に考えるのか、ロシア方面と中国方面、朝鮮のほうとか、東南アジアのほうまで行くというときにどこを拠点にしていくかということになると、那覇あたりだっただけでどう考えるかというのは国家戦略としては考えておかないといけないと思うんですね。それをただ一地方として一地域の内発力によって頑張ってもらおう地域だというようにしてしまうと。ですからここでは3大都市圏がベースなのはよくわかっていますが、しかしこれだけではなくて、その次の将来の3大都市圏が何大都市圏といいますか、戦略とか都市間だけではなくて、国家間の戦略をある程度ラフでも描いておくとか、そういうこともあっていいかなと思っています。そういうことは多分民間人と議論すると出てくるんじゃないか。だからぜひそういうチャンスに松下さんも大阪の代表がおられるようだし、ぜひそういう方たちから私はそういうほうのそれぞれが何を考えているかというのは、大至急収集したほうがいいんじゃないかと思っています。

【浅見委員】 ありがとうございます。ほかにいかがでしょう。

今のお話若干触発されてはいるんですけども、おそらく今後日本が魅力ある投資先になっていないという、1つの理由はやはり人口減少をこれから迎える、あるいは高齢化を迎えて社会としての消費力だとかいったものが落ちてくるだろうと長期的なトレンドをめざとく見つけているというふうには思います。ただ、日本よりも小さい国というのは実は世界に無数にありまして、そういった中で日本よりも高い付加価値を生み出している国が一人当たりの意味ですが、付加価値を生み出している国というのはかなりたくさんあるわけですね。そういったところの国土政策、あるいは国家政策、そういったものを少し参考にするというのはあるかなと思います。多分そういったところでの付加価値戦略というのは、日本はなかなか世界に冠たる高齢社会になっていますので簡単に比較できるところがあるわけではないんですけども、そういったのを少し参考にするといいいのかなというように思います。大都市圏だけを考えるのではなくて、もう少し広い視野から大都市圏の位置づけを考えるという意味ではそういったことも必要かなと思いました。

特になければ、次の議題に移ってよろしいでしょうか。

それでは、第2の議題につきまして、事務局からご説明をお願いいたします。

【中井川広域地方整備政策課長】 それでは、私のほうから資料4に基づきまして、今後のスケジュールについてご説明申し上げたいと思います。

まず1ページ目でございますが、これは前回委員会のほうでも申し上げたところでございますけれども、今後このグループでのご報告を得て、各政策検討委員会のほうに諮っていくという、できれば年内、おそくとも1月中には親委員会のほうで最終報告の取りまとめという形でやっていきたいということでございます。

それで2ページ目でございますが、今後の当面のスケジュールという形で大都市圏戦略グループにつきましては、第2回、第3回、この記載のとおりスケジュールで進めさせていただきたいと存じております。

本日、いろいろとご提言、ご指摘いただきました。それで本日、事務局としては宿題事項というのはまた次回以降資料を整理して再度ご説明させていただきますし、私どもといたしましては、前回の委員会でも申し上げましたとおり、本ワーキンググループにおきましては、一つは大都市圏戦略なるものを策定をするときにその内容はどうすべきかということがございますので、その構成をどうするかという話があります。先ほど、目標、指標を設けるべきではないか等々、それから具体的な内容をどうするか等のご指摘もいただきましたので、そういうのはまた検討状況を見て、事務局の素案としては提出させていただ

きますし、そのほかといたしまして、特に大都市圏における社会資本ストックの整備、維持更新をどのように戦略的に進めていくべきかという点、それからあとは先ほども村木委員からもご指摘ありましたとおり、それを推進するための新たな仕組み、推進主体、役割分担はどのようにあるべきかというところを事務局としては想定しているテーマということで考えておるところでございます。

それで、次回でございますが、先ほど委員からもご指摘ございましたが、少し本テーマについていろいろ知見のある方からお話を伺う機会というのを次回設けたいというふうに考えておるところでございます。先ほど民間事業者、それから地方公共団体というお話も出ておったところでございます。ただ、具体的なヒアリング対象につきましては、座長であります浅見委員と相談の上、選任したいと考えておりますので、ご一任いただければと考えておるところでございます。

私からの説明は以上でございます。

【浅見委員】 ありがとうございます。ただいまの事務局のご説明につきまして、ご質問、ご意見等ありましたら。

【原田委員】 3回までだけ押さえておけばいいんですか。

【浅見委員】 ちょっとお願いします。

【中井川広域地方整備政策課長】 事前にはスケジュール的には押さえていただける部分がございますけれども、これは当然議論の進捗状況によって、場合によってはということもございますので、当面確定は3回でございますが、それ以降も一応念のために押さえていただければという趣旨でございます。

【松下委員】 これは開始時刻は書いてあるんですが、終了時刻は完全には決められないと思うんですが、おおよその目安というのを教えていただいたらありがたいんですが。

【中井川広域地方整備政策課長】 おおよその目安としては2時間程度を予定しております。

【松下委員】 2時間程度。はい。

【浅見委員】 ほかに何かございますでしょうか。

よろしいですか。それでは特にないようですので……。

【浅見委員】 どうぞ。

【木村大都市圏制度企画室長】 済みません、事務局からですが、資料の訂正が1点ご

ございます。先ほど松下委員からご指摘いただいた22ページの社会資本ストックの表でございすが、ここは再確認したところ、表記が逆になっております。右側のグラフの下の全5分野のところ、例えば8%のところは近畿圏になっておりますが、これが名古屋圏でございまして、近畿圏が12%。済みません、表記が間違っておりましたので、今正しく修正した資料をお配りいたします。大変恐縮です。申しわけありませんでした。

【浅見委員】 関西圏は決して下手ではなかったということですね。

どうぞ。

【進士委員】 2時間程度だとまだ大分時間があるので、余分な意見を言わせていただきたいんですが、私、実は次も次もだめなものですから。

【進士委員】 私が申し上げたかったのは、今、松下委員のお話を伺ってという感じですが、これまでの国土計画といいますか、今は国土形成計画になりましたが昔国土審のケアしていたときにはやっぱり国から金が行くとか、そういうインフラの整備とか専ら金の配分とか、どういう事業に振り向けるかというのが強く出過ぎていたように私は感じておりまして、ですからこの22ページをあんまり重く見ないほうがいいとか、そういうほうへ傾くようなビジョンではないのではないかというのが反対意見として申し上げておきたかったんです。もっとトータルに考えていく時代であり、戦略というのはもっとそういう意味ではソフトウェアに力を入れていかなければいけないと思っております、1つだけ例を言わせていただきたいんですが、私は今地方のいろんな計画を立ててきて、何年か前から浜松市をやりました。これは政令市になったということもあって、実は佐久間ダムとか飯田のほうまでずっと天竜川の上流まで全部浜松市になってしまいました。中心部は鈴木自動車とか例のトヨタとかいっぱいホンダとかあるわけですが。私は緑地の計画を立てるときにこれまでの緑の基本計画というのが法律ではありますが、それは大体都心に公園をどうやって確保するかです。今の論調と同じことを私言っているんです。つまり公共投資をどこへやるかというようなことが課題だったんです。それはそういうストックがほとんどないときはそれが必要だったわけですね。だけれどもまあまあ生活環境の最低限の必要さ、つまりシビルミニマムが確保されたあたりでは、私は都市全体のことでいくべきだところ考えました。ですから都心の確かに人口密度は高いんですが、そこへつくるんではないと。むしろ郊外の田園地域、グリーンツーリズムに振り向けるとかです。それからもっと上流域に山村との交流とか自然体験とか環境学習とか、そういうレクリエーション、それからリゾートライフ、そういうつまりライフスタイルを構築すると。それを提案

してそこをビジネスのチャンスにもすると。つまり環境問題はビジネスと無縁だとみんなそう思っておられるんですね。そうじゃなくて人が動けばそれはビジネスになるんです。ですからそういうふうにトータルにいけば、私は投資、投資というよりむしろその投資をそういうふうに地域運営といいますか、エリアマネジメントへ広げていって、地域全体が元気になる。そういうのがそれぞれの大都市が行っていかないと、将来もうもたなくなるだろうと。そういうことも含めて3大都市だけで日本の国土を維持できるのかという不安があったんで、さっきそこも発言したわけです。ですから投資先を決めるような計画だというふうな時代ではないので、私はもっと大きく舵をきって総合計画として進めていただければありがたいと思っております。

余分な意見を申し上げまして。まだ20分ありますので。

【松下委員】 すみません、いいですか。

【浅見委員】 どうぞ。

【松下委員】 私も何もこの懇談会に関西に予算を引っ張ってこようと思って出ているわけじゃございませんので、その点は誤解のないようにしていただきたいと思います。ただ、先ほどの説明だと経済規模から考えても何でこんなに近畿圏よりも中部圏のほうが社会ストック多いのかなということで疑問を思ったので、その点には触れさせていただきました。

これまで比較的こういう委員会に出ますと、この3大都市圏なら3大都市圏同士の比較とかあるいは他の中核都市との比較だけで話が終わっていて、その中でいかにそれぞれの都市に有利なほうに予算を引っ張ってくるかという話になりがちだったのですけれども、今回このプレゼン資料を拝見いたしましても国際比較というのが出ておりますので、非常にそれは重要なことだと思いますし、今私どももパナソニックとしても国際企業ですから進出を考えると、同じ国のどの都市に出るかということよりも、あるいはどの国に出るかということよりもどの都市に出るかというのが非常に重要な要素でございます。ということは近畿圏なら近畿圏、首都圏なら首都圏、中部圏なら中部圏というのは、その3つのうちで選んでもらうのではなしに、例えばソウルと比べてどうなんだ、シンガポールと比べてどうなんだと、そういう観点からビジネスとして拠点を選んでいるわけです。そういう観点から言うと、日本は人気がないというのは、まさに日本の国が外国企業誘致に一応熱心ですけれども、それは口先だけで、それだけの政策をやっていないじゃないかというのが私どもビジネスの世界から言いたいところでございます。むしろ外国企業誘致より

も自国の大企業追い出し政策をやっているというぐらいのもので、私はもっと極端に大企業虐待政策を今やっているのだというぐらいに思っております。けれども、これは私どもの立場にすれば、日本で生まれ日本で育てていただいた企業ですから、当然日本に対する忠誠心というのは持ってなければいけないのですけれども、株主様は日本人だけではないわけですね。株主様から今の経営陣は日本に執着していて、それでビジネス機会を喪失しているじゃないかと、利益を得る機会を喪失しているじゃないかと、こういう声に対してどう反論できるのかというところが非常に悩みなわけですね。法人税の問題にしてもあるいはCO2の25%削減というような問題にしても、あるいは派遣労働原則禁止というような問題にしても、海外に比べれば日本は非常に経営にとってやりにくい環境になっているわけですね。そうすると日本の企業がそういう悩みを持っている中で外国企業が何で来てくれるのか。ちょっとこの懇談会の趣旨とは違うかもしれないけれども、そういう中で、そういう国策も含めた形でどうやって魅力のある国土にしていくかという観点が非常に重要ではないかと思えます。

【浅見委員】 どうぞ。

【家田委員】 いいですか。今の松下さんのお考え、全く同感ですね。ぜひそのところをベースに検討しないと、どんな施設があるか、ないかみたいな話だけになってしまうんで、ぜひ僕も松下さんがおっしゃるようなところからスタートすると思いますし、その際に進士先生のおっしゃることも半分以上同感で、というかほとんど同感で、個性をどうやって維持するか、あるいは増進するかというのは重要なんだけど一方で投資なり雇用の機会をどのくらい確保するかという意味で言うと、国際的に共通でできるところがどれだけあるかというのは重要ですよ。そういう意味でインターナショナリズムみたいなもののあまりにも弱さ、圧倒的ですよ、ほんとうに。例えば券売機一つをとって、まず外国人には買えっこないような、それが普通ですからね。そんなところなんていうのは細かい話だけれどもあると思うし、外国人労働力の問題が既に国土政策では重要なファクターになるんだけど、国土交通省であるという枠組みから常に触れないで来たんですよ、全く触れないで来た。それで今の松下さんおっしゃったような意味での雇用の問題も含めてぜひご検討いただきたいと思えます。

ちょっと質問をしたいんですけどもいいですか。さっきの資料4についてのお話で、スケジュールはわかるんですけども、戦略というものがものすごくいろんな意味に安直に使う傾向がこのごろ多くて、ほんとうの意味のある戦略という場合に使うこともあるし、

何となく気分的にはわんとしたことを言えば戦略だと言っているようなことに使ったり、ぱっと言ったら翌年になると首相がかわってそんなものなかったという話になってしまうような戦略もあったり、どうしようもないような状況でしょう。だけれども、いやしくも官庁が行うときの戦略という用語についてはもっと明確な意味合いを持ったほうがいいと思うんですよね。そういう意味で言うと、僕は計画というものは権力とそれから規制、誘導政策、あるいは予算込みにしたところにこそ実質的な意味がある。もちろん気分的にこういう方向はうれしいねという気分の計画も意味がないとは言わないけれども、やっぱりどこまでのことがここでは戦略と呼んで、そして国土交通省でやり得る手段の範囲はここからここまでで、それ以外のところは触れるしかできないけれども、ここから内側のことは制度をつくる可能性もあるとか、制度をつくらなくても今までの国土交通省の権力の中でやれる話だとか、そこを整理した上でどこまでの戦略をつくるのかというのをぜひ次回にはお願いしたいというのを思います。

それからもう一つ、これも進士先生がおっしゃったようなことと共通するんですけども、東アジアでいくとこの3大都市圏というのは、首都圏でもいいし、大阪圏でもいいんだけど、巨大なものであって、それよりもっと巨大な都市圏が上海だとか北京であるとか、その背後には十何億というすさまじい量があるんで、しかも中国がこんなふうになる以前は日本がそういう機能を持ってきたんで、ついつい量で勝負というところに軸足を置きがちなんですよね。だけれどもヨーロッパで考えたときにずっと前はロンドンだけ勝っていたわけで、その前はパリだけ勝っていたわけで、そのまた前はベネチアだけ勝っていただけというそんな中で、だけれども時代の変化とともに一番そういう意味の巨大都市はだんだんシフトして行って、あとはもうちょっと違うフランクフルト程度の機能を果たすとかになるでしょう。ヨーロッパだと都市のサイズが東アジアと1けた違うんで、フランクフルトといたら100万の都市だけれども、それを日本に持ってくれば1,000万の都市の機能ですよね。言い方を変えれば、日本の3大都市圏もそれを1けた小さく見ると、いやコペンハーゲンみたいに生きればいいじゃない、中部は、とか、そういうような議論だってあり得ないわけじゃないんで、ぜひ量で勝負というところの話とクオリティーで勝負というところを少なくとも2輪のように扱って、それを混同しないように表現してお考えいただきたいなというところが2つ目です。

最後もう一点ですけれども、やっぱり隣に中国があるんでついつい中国の北京や上海と比較したくなるし、わからないでもないけれども、結構参考になるのが韓国ですよね。韓

国ってさっきも順位でうんと低いし、ついつい2軍みたいな感じがするんだけど、あそこは人口も少ないし、それから日本と中国に挟まれているせいもあって、ものすごい危機感を持っていますよね、都市のことに対して。だから李明博さんみたいな人がチョンゲチョンをやったり、いろんなことをやるじゃないですか。首都圏の政策も相当に入れ込んだことをやるし、それから日本は結局やるんだか、やらないんだか何だか知りませんが、新首都です、もう韓国は着手しているし、つくっていますよね、もうすぐオープンかな。セジョン市と言うのでしたっけ。ちょっと韓国の危機感の中でどんなような新たな展開をするのかというのはやっぱりよく目を光らせてほしいなと思います。

以上です。済みません。

【浅見委員】 ありがとうございます。あとはよろしいでしょうか。

それでは、これをもちまして、第1回大都市圏戦略検討グループを終了したいと思います。本日はご熱心なご議論を賜りましてありがとうございます。終わりに当たりまして、事務局から連絡事項があれば、お願いいたします。

【小玉課長補佐】 それでは、事務局より第2回大都市圏戦略検討グループのご案内をさせていただきます。次回の検討グループは、10月21日木曜日10時より開催させていただきます。正式な開催通知につきましては、後日送付させていただきます。なお、本日お配りいたしました資料につきましては、お席にそのまま置いていただければ、後ほど事務局からお送りさせていただきます。

本日はどうもありがとうございました。

— 了 —