

国への働きかけに向けた副首都化を後押しする仕組みづくりに関する意見交換会

《第10回議事録》

■日 時：令和7年2月6日（木） 13：33～14：51

■場 所：大阪市役所P1階（屋上）会議室

■出席者：伊藤正次、大屋雄裕、倉本宜史、野田遊

（名簿順）西島亨、濱ノ園英樹、小田哲史、鴨田悦史、伊東義博、瀬藤威夫

（伊東副首都企画担当課長）

お待たせいたしました。第10回「国への働きかけに向けた副首都化を後押しする仕組みづくりに関する意見交換会」を開催させていただきます。

副首都推進局副首都企画担当課長の伊東です。

本意見交換会は、公開の原則にのっとり傍聴席を設け、配付資料や議事録は公表することとしています。また、本日の会議映像を録画させていただき、議事録のホームページ掲載が整うまでの間、ホームページ上で閲覧できるようにさせていただきます。本日の会議開催時間は、14時半頃までを予定しております。

初めに、本日の御出席者でございますが、オンラインで伊藤先生、倉本先生、野田先生に御参加いただいております。大屋先生におかれましては、14時頃からオンラインで御参加いただきます。

なお、野田先生は、オンラインで15時15分頃までの御参加となります。可能な限り御議論に御参加いただきまして、先生のタイミングで御退席いただければと存じます。

本日の資料でございます。メンバーの皆様におかれましては、事前送付しております資料1式を御確認ください。次第、本日の参加者名簿、配席図、資料1「多極分散・ネットワーク型の社会への転換に向けて」となっています。

それでは、ここからの進行を、副首都推進局長、西島が務めさせていただきます。

お願いいたします。

（西島副首都推進局長）

すみません、副首都推進局長、西島でございます。よろしくお願いします。

昨年8月に第9回をやらせていただいて、ちょっと時間が空いたんですけども、この間、私どものほうで、いろいろこれまでの議論を踏まえながら、どこができていないかなとかいう、そういうところの議論を、我々のほうでは深めさせていただいておりまして、今日、議題で、今申し上げた「多極分散・ネットワーク型の社会への転換に向けて」ということなんですけれども、どちらかというと各論といいますか、個別に検討を進めてきた3つの項目について御意見を今日頂ければなと思っておりますので、よろしくお願いをいたします。

本日、委員の先生方の途中の出入りがありますので、資料の順番とは違う順番で進行させ

ていただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

そうしましたら、初めに、資料の3つ目の項目にあります「経済成長における我が国の主要都市の重要性」というところから始めさせていただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

まず、資料の説明をさせていただきます。

(瀬藤副首都企画担当課長)

副首都企画担当課長の瀬藤と申します。私のほうから資料を説明させていただきます。

まず、2ページをお開きください。まず、御議論いただきたい内容です。「3 経済成長における我が国の主要都市の重要性」ということで、オイルショック以降の圏域ごとの人口や経済成長の状況、知識集約型サービス業における諸外国との比較を行った結果から、東京・首都圏の成長を牽引する力について、幅広く御意見を賜りたいと考えております。

続きまして、資料の説明をいたします。

飛びまして、18 ページを御覧いただきたいと思います。こちらは、我が国の主要な圏域の人口とGDPの伸び率の寄与度を示したものになります。我が国全体で、人口とGDPの伸び率が減少する中首都圏の寄与度も低下していておりますが、人口については、他の地域が人口減少に転じたリーマンショック後においても首都圏はプラスを維持しております。GDPにつきましては、人口とは異なり、寄与度に大きな変化はないという状況になっております。

19 ページをお開きください。こちらは、就業者1人当たりのGDPの伸び率についての都道府県ランキングとなっております。三大都市圏や国内の主要都市については着色しておりますけれども、バブル期以降、順位が低下する傾向にございます。

20 ページをお開きください。ここからは、情報通信業、金融保険業、学術研究・専門技術サービス業などの、知識集約型サービス業につきまして、それぞれの国の人口、首位都市の集積を調べたものになります。こちら、3つの業種における就業者数と、付加価値の集積度を記したものでして、それらの3産業の集積度は、全産業の集積度よりも高いということになっております。

21 ページをお開きいただきたいと思います。こちらは、情報通信業に限って、就業者と付加価値がどうなっているかをまとめたものになっております。主要国においては、就業者の集中度よりも付加価値の集中度が高くなっておりますが、日本においてはこちらが逆になっておりまして、就業者の集中に見合った付加価値が生み出されていないと言えます。

22 ページの、学術研究・専門技術サービス業でも同様の傾向が見られます。

次のページですが、こちら、金融保険業になります。同様の分析を行ったものでして、情報通信業とは異なりまして、付加価値の集中度が就業者の集中度よりも高くなっております。

なお、資料の末尾、24 ページ、25 ページには、知識集約型サービス業が都市に集中すれ

ば生産性を発揮しやすいということなどを記載した論文を御紹介しておりますので、後ほど御確認いただければと思います。

説明は以上となりますので、よろしくお願いいたします。

(西島副首都推進局長)

今回のこの資料は、東京、首都圏含めて、成長を牽引する力が最近弱まっているのかなという仮説を我々、実は思っているんですけども、そのことについて資料を見ていただいて、何か御意見を賜ればと思っております。

それでは、まずはお1人ずつ順番に御意見を伺いたいと思います。

それでは、誠に恐れ入りますが、今回は倉本先生、野田先生、伊藤先生の順でお願いをしたいと思います。

それでは倉本先生、よろしくお願いいたします。

(倉本京都産業大学経済学部教授)

倉本です。聞こえておられますでしょうか。

(西島副首都推進局長)

はい。聞こえております。よろしくお願いいたします。

(倉本京都産業大学経済学部教授)

はい。ありがとうございます。

ただ今、お話いただきました、GDPへの寄与度や、人口減少の寄与度に関して、首都圏の集中、もしくはGDPの伸び率に対する寄与があまり多くないという話について、資料を拝見しまして、十分納得できるものだと思います。

知的集約型サービスに関しては20ページで書かれていまして、こちらは他国とそんなに変わらない傾向という解釈だと思いますが、情報通信業の首位都市への集中度ということについて、21スライド目に書かれています内容では、日本は他国との傾向が違うということについて、問題意識を副首都推進局さんでは持たれているという理解をしました。

それについてなのですけども、情報通信業に関しては人はたくさん集中しているけれども、他国に比べて成長への貢献ができていないということであつたとして、では、他国はなぜ成長に寄与できていて、日本ではできていないのかというところの解釈を、もし副首都推進局さんでお持ちでしたら教えていただきたいと思います。これがコメントの一つになります。

次に、これは私がきちんと調べておらず、正確な研究成果に基づく意見ではないため、私の勝手な解釈になりますが、情報通信業で働いておられる方、つまり就業者について、日本と他国ではカウントの仕方が異なる可能性を危惧しています。

日本での情報通信業で働いておられる方の働き方というのは、販売ですとか、小売りの店での働き方がよくイメージできるんですけども、海外の方も同じものなのかどうか分かりません。改めて、これは本当に私自身が研究していないために、勝手な感想かもしれませんが、同じ「情報通信業」といっても、海外の方は、どちらかというと研究ですとか開発ですとか、そちらが多くカウントされていて、日本では販売系、小売りといったところで働いておられる方が多くカウントされている可能性があり、このデータの見方の違いに反映しているかもしれないというところは率直な感想です。

もし、開発部門ですとか企画部門ですとか、そういう働き方の情報通信業に限って考えていくと、もしかすると日本もまさに首位都市であろう東京東京での、就業者数の集中度と、付加価値の集中度に関する傾向が他国と同じようなものになる可能性があるのではないかと思います。

次に、金融保険業は、全国に対する集中度の傾向と、首位都市への集中度に関する傾向があまり変わらないということですが、もう一つ気になったことがあります。資料の23ページの学術研究・専門技術の話では、先ほどの情報通信業と同じく、日本は他国と比べて少し傾向が違うということでした。これに関しましても、これは学術研究に従事している、つまり大学で働いている一人の人間として、私自身は大変申し訳ない気持ちになります。外国とは違う傾向にあるということは、本当に、ここは素直に、大学教員を含む研究者の、自分で責めるのはもう変な感じですけれども、貢献ができない部分が反映されているということで、反省しなくてはいけない部分があると思います。

それらを踏まえて、例では首位都市として東京だけ、今は示していただいておりますけれども、関西・大阪ではどのような位置づけになるかということを示していただくと、関西・大阪の強みとして、どの産業が海外と比べての人口や労働者の集中度に対して、付加価値がどの程度集中しているのか、どれぐらい貢献できているのかということも示せると思いますので、関西・大阪のデータも頂ければありがたいなと思います。

すみませんが、私の率直な感想としては以上です。

(西島副首都推進局長)

ありがとうございました。

データの取り方がもしかしたら違うということも確かにあるのかなと思っています。OECDの統計を基に作っているんですけど、もう一度その細部は確認をしたいと思います。

それからまた、大阪の状況も、どれぐらい統計取れるのかどうかあれなんですけれども、取れるようでしたらその辺りも比べてみたいなと思っております。

すみません、次、野田先生お願いできますでしょうか。

(野田同志社大学政策学部教授)

はい。まず最初に、3-1の19ページなんですけれども、これが、就業者1人当たりの

GDPの伸び率は年平均で、都道府県別にお示しされていて、オイルショック後からリーマンショック後、特に、最近のリーマンショック後を見ていると、長野県と山梨県、徳島、岩手とか、そういったところの伸び率が高くなっていて、東京都をはじめとした大都市圏が真ん中とか、あるいは、神奈川県が下のほうにあるとかそういう形になっているということですね。要するに、人とか資本とかお金が集中しているところで、あまり伸びなくなっているということが読み取れるのかなと思います。

ただ、一応、規模が全然違うので、東京都は圧倒的に大きな規模であったりとかしますので、通常こういうのは小さな規模ほど伸びやすくなるものですから、一定の規模以上のところだけで比較するというのはありかなと思ったんです。ただ、全都道府県で見ているので、小さ過ぎるGDPの規模の地域があるわけでもないで、これが現状かなということで見ました。

ちょっと飛躍するような話になるんですけど、例えば、こんな中で、これは普通のGDPにということですので、最もGDPに影響を与える製造業とかが立地しているところが、何か大きな工場が立地したりとかすると、その伸び率がぐっと大きくなるんですけども、一方で今、次の産業を、あるいは成長産業の種になるようなスタートアップを促進するというような要素もあったりとかするんですけども、スタートアップという言い方よりは、昔の通常の、もっと広い、あまり伸びないところも含めたベンチャーという言い方もすると、割とこの小さなところで頑張ろうとしているところに支援するというやり方がかつてからやってきたと思います。それがどういうふうに効果を与えたのかが疑問です。

京都の産業は割と初めから、本社を京都に置いたまま世界のマーケットに乗り出していたということで、ベンチャーが大きくなって行って、地域の経済を担っているというようなことが言えると思うんですけども、実際、そういうベンチャーとかスタートアップとかそういったところがどういうふうにGDPに影響しているのかなと、これは単純に疑問として思いました。

まだこれが2021年なんで、まだまだ先のデータが必要になるんでしょうけど、そこはちょっと疑問というか、今、推進しようとしていることが本当に合っているのか、ベンチャーとかスタートアップとか、もっと言うと、フリーランスを推進する理由が本当にあるのかとか、そういったところも将来的に見ていくべきかなと思いました。

それから、二つ目は20ページ以降なんですけれども、これは、知識集約型サービス業の中の内訳で作っているということですね。例えば、現状では、情報通信とか金融保険とか研究開発とか内訳のデータになっていますね。知識集約型サービス業一つで分析するというデータではないという理解でよろしいでしょうか。

何を言っているかという、後ろのほうの論文にあった森川先生のやつですかね。KIBSです。これはいろんな業種が含まれていますので、そういう知識集約型事業サービス業というわけではなくて、知識集約型サービス業における情報通信、金融、学術研究だけを取り出したということですかね。

これは全然駄目だというわけではなくて、理解があっているかどうかという質問でした。

こういう分析の中で、何となく私が体感的に思っていることが、少しそういう傾向が出たのかなと思ったんですけど、人が東京に集中している割には付加価値が十分出ていないというような、そういうことの背景になるような分析になっているのかなと思いました。

特に情報通信関係とかになると、就職をして、結構大きいプロジェクトに携わるようなことは割と、うちのゼミ生とかも東京に行って、例えば富士通に入るとか、いろんなところに入って、NECに入って、プロジェクトに携わってそこそこの年収を得て仕事をやっていくというスタイルでできているというのは聞いてはいるんですけども、個人個人が本当にその人の能力を使って付加価値をどんどん生み出していくかというのは、大きいプロジェクトの一員になっているというような、そんなイメージがあるので、東京に人口が集積している割には、そこでGDPが拡大していくというような、うまく人材を活用できていないのかなというように印象を受けました。

以上です。

(西島副首都推進局長)

ありがとうございます。

事務局のほうで、先ほどの森川先生のところで、野田先生の質問に対して何か返しとかあれば。

(事務局)

先ほど倉本先生のほうから、日本の情報通信業で、就業者が集まるほど付加価値が出ていないのはなぜかという御質問があって、幾つか論文を見ている中であった答えとしては、例えば、オープンイノベーションが、海外に比べて日本は少ないというところがあって、オープンイノベーションが少ないと、やはり人が集まってもそれほどのイノベーションが起きにくいということがまず1点あったのと、あと、2点目は、就業者そのものの絶対数が多過ぎて、もう既に伸び代がないということがありました。3点目としては、日本では、イノベーションという名は付いているんですけども、日本におけるIT化は、単なる効率化といったことが中心になっていて、そこもやはり海外との違いじゃないかということもありました。絶対これが答えだというのは言い切れないんですけども、幾つか論文を見た中ではそういう答えがありました。

以上です。

(西島副首都推進局長)

すみません、あと、ちょっと今、野田先生御質問あった点は、今すぐ回答は難しいみたいなので。

(野田同志社大学政策学部教授)

多分いいと思います。知識集約型と言っているんですけど、中身は情報通信と金融とか言っているということの理解で多分合っていると思いますので。大丈夫です。

(西島副首都推進局長)

すみません。よろしくお願いします。

大屋先生入られましたので、またよろしくお願いします。

それでは次、伊藤先生、御意見のほうお願いをしたいんですけども。

(伊藤東京都立大学法学部教授)

はい。ありがとうございます。

私も感想としては、野田先生と倉本先生の御意見と同じなんですけれども、やはり、東京が集積の経済という面では、その集積性を必ずしも生かしていないということが明らかになっているというふうに読み取れるわけです。

ですので、ある種、人口が集中している割には価値を生み出していないということですから、一方では、もっと価値を生み出すような集中の在り方というのを、日本全体を考えたときには考えなければいけないという方向性が一方であり、他方では、実態として東京に人を集めてもあんまり生産性も上がらず、付加価値も高くないということであれば、より分散的な経済構造の在り方を追求するということも一方であり得るんですけども、ただ、私も全く素人で分からないんですけども、こういった研究の中で、例えば、集中とか分散というのをどういうふうに捉えているのか。

例えば、データとして、アメリカとかドイツというのがあって、これはほとんど全部分散しているということの中で、それぞれの極になり得るような都市が付加価値を生み出しているといった場合に、日本とかフランスとか韓国とかイギリスといったように、一種、単一の集中する大都市がある場合に比べて、どれぐらい付加価値という面ではプラスなのか、あるいは逆なのかといった研究があるのかなのか。仮に分散構造を取った場合にはもっと付加価値を生み出せる余地があるといえるのか。

逆にそうじゃない場合には、集積の仕方というのが、やはり日本はかなり異なっていて、それ自体が問題ではないかというような問題設定もできると思うので、もしそういったものがあれば、あるのかなのかも含めて教えていただきたいという感想を持ちました。

以上です。

(西島副首都推進局長)

はい。ありがとうございます。

恐らく、連邦国家とそうじゃないところというので、大きく傾向が違うのかなという感じで我々も思っているんですけど、ほかにそういう研究があるのかとか、そのへんはまた我々

のほうでも調べてみたいと思いますので、また分かりましたら御報告をさせていただきたいと思います。

大屋先生、すみません、急に御参加いただいたところなんですけど、今ちょうど、18 ページ以降の3のところを御意見を頂いておりまして、もしコメントいただければお願いをしたいんですけども。

(大屋慶應義塾大学法学部教授)

すみません、大屋でございます。ちょっと入試関係の業務がありまして参加が遅れまして申し訳ありません。

基本的には皆さんおっしゃっているとおり、まず、日本が過集中にあるということは、これはデータから割と素直に読み取れるのではないかと思います。

要するに、集中するとコミュニケーションが取りやすくなったりして、一般的にはコストが下がるんだけど、集中し過ぎた結果、例えば、通勤時間が延びているとかそういった事情もあって、あるいは、土地代が上がり過ぎているとか、恐らくそういう要因が考えられますが、過度に集中する、集中のマイナス面のほうが強く出ている状況にあるというのはここから読み取れるところだと思います。

その次なんですけど、これ、ほかの話とも関係してくるんですけども、なので、完全に分散させたほうがいいかというのが、次の論点として恐らくあって、大阪の立場からすると、東京一極集中による過集中はよくないので適度に分散させてほしいというのが、いわゆる狙いであって、できればそれは、東京・大阪の2大拠点に分散するとか、あるいは、ぎりぎり名古屋を加えて3拠点分散とかだといいんですけども、医科大学みたいに、47 都道府県に等しく分散させましょうとかいうのは、それはそれであまり望ましくないです。

そうすると、やはり、ある程度の分散をしているほうがよいというデータ、あるいは、分散し過ぎているとそれはそれでよくないのだということを示すようなものがあると、もうちょっと話が強くなるかなというふうには思います。

ただ、都市の効果についてはある程度自明なので、データまで示さなくても、それは一般的に、都市化に伴って集中をすることの意義はこれだけあるんだけどというのだけ触れておけばいいかもしれません。

差し当たり以上です。

(西島副首都推進局長)

ありがとうございます。

大屋先生おっしゃるとおり、ちょうどいい分散と集中の度合というのが本当に主張できるというか、お示しできればいいんですけど、なかなかそこも難しいなと思いながらこの検討を進めているんですけども、経済成長と都市化というのはやはりセットにはなってくるのかなと思っていますので、その中でどういうふうな構造を一つに集めるのか、幾つか分



散するのがいいのか、その辺りをしっかり言えたらいいなと思ってございます。

ちょっと時間の都合もございますので、次の項目に移らせていただきたいと思います。

続きまして、一つ目の項目であります「国土構造における東西軸の重要性」について御議論いただきたいと思います。

まず、担当のほうから説明をさせていただきます。

(瀬藤副首都企画担当課長)

はい。私のほうから資料を説明させていただきます。

まず、2ページをお開きください。御議論いただきたい内容といたしましては、今回行った交通ネットワークに関する分析から、国土構造の多極性やネットワーク構造について、幅広く御意見を賜りたいと考えております。

3ページをお開きください。この資料は、全国の市町村の役所から、主要7都道府県の県庁まで、鉄道や飛行機を使った場合の到達時間に関する資料となります。東京は2時間未満、あるいは4時間未満で到達できる市町村数がこの中では最も多く、大阪や愛知はそれに続いているということになります。

4ページをお開きください。こちら、3ページと同様の分析について、最も近い県庁までの到達時間をお示ししたものです。

東京への到達時間を比べると、2時間未満で到達する市町村の数は約3倍。4時間未満で到達する市町村数は約2.4倍となり、全市町村の55%程度となっております。

次のページをお開きください。こちらにつきましては、急遽追加させていただきました資料となります。下段にあるグラフについては、3ページ、4ページで、到達時間、市町村数について調べたんですけど、それを人口に置き換えて作成したものとしております。上段には、比較しやすいように、市町村数のグラフを再掲しておりまして、人口の多いところへの到達時間の割合が高くなっているという傾向が読み取れると思います。

6ページをお開きください。こちらは、人とモノの流れの可視化に関するものでして、左側が新幹線の旅客数、右側が貨物の地域流動となっております。いずれも、東京と大阪からの移動が多くなっております。

7ページをお開きください。こちらは、近畿圏と首都圏のパーソントリップ調査を活用しまして、それぞれの市町村から通勤先として、自らの市を除いて最も多い通勤先の市町村を示したことになります。首都圏については東京23区に集中をしておりまして、近畿圏では大阪市、京都市、神戸市といった核が出ているということになります。

資料の説明は以上となります。よろしくお願いいたします。

(西島副首都推進局長)

ちょっと今回、急遽5ページのほうで資料も増やさせていただいたんですけど、人口にすると相当、2時間とか4時間とかになると、それぞれ到達する人口が半分近くになるという

感じで、結構、御指摘いただいてやってみたんですけど、面白い結果が出たなと思っております。

これを御覧いただきまして、先ほども申し上げましたとおり、交通ネットワークから見た国土構造がどういう多極性があるかとか、どういうネットワーク構造になっているというところで御意見を頂けたらなと思っておりますので、よろしくお願いをいたします。

それでは、今回は野田先生、伊藤先生、大屋先生、倉本先生の順でお願いをしたいと思います。

じゃあ、野田先生、すみません、お願いいたします。

(野田同志社大学政策学部教授)

はい。ありがとうございます。

まず、こういうふうに地図上で、人口の分布を前提とするのではなくて、日本国全体を前提として、そこから県庁所在地までの距離という形でどういう構造になっているのかを見ているという、これは、国土を今後全般的に保全していくという意味で、すごく面白い分析だなと思いました。

これがなかなか難しいんでしょうけど、いろんなデータを重ね合わせていくと、例えば、以前、戦略拠点都市ということで、3つにした場合、あるいは5つにした場合、しかも、どこの場所にした場合とかいう、例えば、既存の三大都市圏を前提に二つぐらい加えて5つぐらいにした場合、それぞれが今の交通の環境であるという観点から、どれぐらいポテンシャルがあるのかということのを計測したり、もっと言うと、今の、そこに人口の張り付きの状況から見てどうかとか、産業の立地状況、一番重要なのは、製造業が何らかの高度部材とかを使う意味で、どこに何があるのかという、そういう拠点との関係を示し合わせると、戦略拠点都市それぞれの色合いみたいなものが出てくるのが、特徴的な、例えば、中国地方のほうでいけば、〇〇鉱山において半導体の、どうしても使わなければならないものがたくさん下関のほうにあって、それを用いて、四国のこの材料を用いてということになると、ここはもう半導体メインでやっていけるなとか、それぞれの特色みたいなことが明確になるので、いろんなデータを重ね合わせていく上での最初の分析として非常に分かりやすいかなと。戦略拠点都市の特性を導き出せる可能性があるなと思いました。

以上です。

(西島副首都推進局長)

はい。ありがとうございます。

続きまして、伊藤先生、よろしくお願いします。

(伊藤東京都立大学法学部教授)

はい。ありがとうございます。

私は、本当にありきたりな感想で申し訳ないんですけども、やはり、交通ネットワークによって拠点性みたいなものが連結されているということが明確に分かったなということがあります。

新幹線なり高速道路なり空港といったものの配置によって到達時間というのが規定されるわけですし、物流の量というのも決まってくるということが明確になったのではないかと思います。

やはり、この中で見てみますと、東京と名古屋を経て大阪に至る東海道の軸というのが圧倒的に重要であり、太いわけです。ここが日本の中核的な動脈であるということは明確になっているわけですけども、逆に言うと、災害等でここがやられると、日本全体がかなり危機的な状況に陥るということが明らかになっているわけです。その場合に、両端にある東京と大阪というものの拠点性を考えたときに、やはり、危機管理なり災害対応という面でも、どちらかが潰れた場合にはかなりのダメージを日本全体が負うということが明白ですから、それに対するバックアップ機能みたいなものを両方で分担し合うのか、さらに複数のリダンダンシーを確保するののかという点もあるかと思いますけれども、そういう示唆も得られるのかなと思いました。

(西島副首都推進局長)

ありがとうございました。

野田先生、御退席をされる前に、この後予定していた行政機能の広域化のところでもし御意見あれば、先に頂いてもよろしいでしょうか。

(野田同志社大学政策学部教授)

そうですね。以前もお伝えしたかもしれませんが、細かな制度の細かい知見については、実際にインタビューとか行かないと分からない部分が結構あったりとかするんですけども、既存のこの枠組みで考えた場合、私は基本、住民にとってみると、民主主義と、それから効率性のこの二つのポイントで、政府が地方自治体、自治組織が運営されていくというのが最も分かりやすいと思っていますので、今この議論というのは、効率性、どうしたら効率的にサービスを実施して産業ができてとかというような話になっていくと思いますので、一方で、民主主義の論理みたいなものがあると思います。

民主主義の論理というのは、今は自分の住んでいる市町村と都道府県、この二つなんですけれども、それぞれの地域にこういう広域的な組織ができた場合にちょっと複雑になる可能性があるのと、やはりそれをちゃんと簡略化して順に説明していく必要があると思います。

一方で、逆に、これを導入することによって、既存の制度を改廃できるのでしたら、もっと単純化して民主主義の程度が上がる可能性もありますので、そういう意味でも、どちらかというとも後者の、効率性を確保する意味と民主主義の程度を上げる意味でも、こういう行政組織ができてると非常に分かりやすいのではないかと思います。

ただ、そのときに、市町村や都道府県も広域組織も全部ある状態になると難しくなるんですけれども、その過程でちょっと一部、一つの組織になっていて、税金も3つに納めるのではじゃなくて、一つだけ納めたらよいという形になるとさらに分かりやすくなるのかなと思いました。

以上です。

(西島副首都推進局長)

すみません。そうしましたら、野田先生、御自身のいいタイミングで御退席いただければ。よろしくお願いします。

(野田同志社大学政策学部教授)

すみません。皆さん、どうぞよろしくお願いします。

(西島副首都推進局長)

すみません。お待たせいたしました。

大屋先生、お願いできますでしょうか。

(大屋慶應義塾大学法学部教授)

ありがとうございます。

まさにきれいに可視化されたというのが一つのポイントだと思います。やはり、東名阪のところが日本全体の基軸として、大きな人の流れを持っているということが示されているので、逆に、別の見方をすると、この東名阪の軸で機能分担をすると、あるいはバックアップとしての機能を相互に持ち合うと、そこに到達できればかなりの国家機能にアクセスすることができるという状態が実現するだろうと。

そういう意味で、先ほど申し上げたことと重なるんですが、ハブ&ネットワーク型ですね。幾つかの拠点を高速ネットワークでつないで、そこまでリーチすればいろんなサービスが受けられると。そういう状態をめざそうとするモデルを掲げたときに、非常によいデータになっていると思います。

先ほど申し上げましたが、一極集中型でもなく、国土均衡発展型でもなく、これからの、特に高齢化と少子化で人口減少していく中でめざされているスモークシティですね。コンパクトシティの考え方というのがあって、コンパクトシティというのは普通、一つの都市の在り方をそういうふう小さくしていきましょう、ただ、小さくといっても、単純にシュリンクするんじゃなくて、ハブ&ネットワークで機能を維持しつつ小さくしていきましょうという発想なわけですが、それを国全体に拡大すると、こういうハブ&ネットワーク型の国土づくりを全体でやろうということになるんじゃないですかということで、非常に説得的なデータになっているのではないかというふうに私は思いましたということです。

差し当たり以上です。

(西島副首都推進局長)

はい。ありがとうございます。

そうしましたら、倉本先生、お願いをいたします。

(倉本京都産業大学経済学部教授)

はい。倉本です。

先生方がおっしゃったように、東名阪の3都市へのアクセスの現状がよく分かる資料だったということは素直に私もそう思いました。

付け加えて、4スライド目を見ていただくと、東名阪以外の、いわゆる地域の拠点都市、3大都市プラス札幌仙広福といった地域へのアクセスも現状、4時間以内に到達できます。拠点性に関して、さらにこれらの大都市へのアクセスの良さ、移動のしやすさを生かして、現状よりも機能を分散させていくと、東京だけに頼らないまちづくりというものを、交通からの道筋からも少しは提案できるのではないかと思います。

もう一つ、気になったことに関しましてコメントいたします。6スライド目のところで、新幹線や貨物での移動に関しての情報を示していただいております。人・物の流れの可視化ということで、例えば、人の流れで言うと、もちろん、新幹線で長距離を移動される方は今でも多いと思いますけれども、実際の旅行では、新幹線以外で、例えば飛行機ですとか、高速バスですとか、関西に住んでいますと特に、金沢・京都間は在来線特急を利用して移動するという人もおり、それらも人の流れになってきますので、少しこの新幹線のみの移動の情報だとミスリードするおそれがあるなと感じています。

同じく、貨物に関しましても、ここで示されている内容は貨物車のみの情報ですので、本来情報として正しく示すためには、船での貨物の移動ですとか、貨物列車での移動ですとか、そういったものの情報も加えていただくと、人・物の流れの可視化を、より正しく示すことができるかと思います。もちろん、紙面の制約がありますので、全ての情報は載せられず、あくまで代表的なもので、かつ、東名阪の人流に注目されて作られた資料だとは思いますが、この会議に参加されていない方がこの資料を読まれたときに、ぱっと見でミスリードをされる可能性があるため、そこは資料を作成される際に少し気を付けていただきたいと思います。

もう一つリクエストとしましては、今後、北陸新幹線の延伸が期待されています。それらの変化、特に今後の変化についての記載です。日本においては大きな人の流れの変化になりますので、もし北陸新幹線が開通したとすれば、大都市圏への到達圏域としての、4スライド目や5スライド目の情報も変わってきますので、そちらもぜひ、今後のシミュレーションをしていただき、今後の関西圏、大阪都市圏のポテンシャルを示す意味で情報として頂ければよかったかと思います。

すみません、もう一つだけコメントをさせてください。7スライド目のパーソントリップ調査のところ、これは以前も話したのですが、首都圏と近畿圏の大きな違いとして、近畿圏は複数の拠点都市を持っているというところ、つまり近畿圏には、大阪・京都・神戸という特色のある都市が、それぞれのパワーをいまだに持つことができているということは強みだと思いますので、そのことはこの資料からもよく分かったということをお伝えしたいと思います。

以上です。

(西島副首都推進局長)

はい。先生方、どうもありがとうございました。

いろいろちょっと、野田先生から言われたように、拠点都市の数を変えてみてどんな感じになるかとか、今、倉本先生からも何点が御指摘いただきましたけど、どうしても交通で単位をそろえるのが難しかったり、その辺りの統合するやり方とかというのは我々もよく分かっていないところがあるので、分野別で今回はお示しさせていただいております。

そういう意味で、もう少しこの辺りもしっかり、国土構造が交通ネットワーク上でどういう構造になっているというのがもう少し正確に浮き出るような形は検討したいと思います。どうもありがとうございます。

続きまして、最後の話題となります「大都市圏の競争力強化に向けた行政機能の広域化」についてのほうに移らせていただきたいと思います。

それでは、担当のほうから資料の説明をさせていただきます。

(瀬藤副首都企画担当課長)

はい。私のほうから説明をさせていただきます。

2ページをお開きください。まず、御議論いただきたい内容となります。イングランドのグレーター・ロンドン・オーソリティを参考として、新たな広域連携の仕組みを検討しましたので、その圏域、関西広域連合や他府県との関係、検討に当たっての法的・制度的な課題などについて、幅広く御意見を賜りたいと考えております。

それでは、資料の説明をさせていただきます。8ページをお開きください。こちらは前回の意見交換会でお示ししました、イギリスの合同行政機構や連携中枢都市圏を参考にした仕組みについて頂戴した意見の概要を整理したものとなっております。

9ページをお開きください。この資料は、前回の意見交換会の後に、イギリスやフランスなどの諸外国の事例などを分析した結果について、ポイントを記載しております。Ⅱに記載のとおり、構成団体や国から権限移譲が行われ、役割分担が明確になっていることや、Ⅲに記載のとおり、国との協定や広域連携団体が策定する計画により、圏域が一体的・機動的に政策を推進する仕組みが構築されていることなどについて記載しております。

10ページをお開きください。こちらは今回、グレーター・ロンドン・オーソリティを参

考にした仕組みをたたき台として検討しましたので、その概要を記載しております。グレーター・ロンドン・オーソリティは、シティやロンドン区を包括する地方政府として設立されたもので、広域行政に係る企画・調整、計画策定機能のほか、消防や交通などの実務機関を有しております。

これを参考に、大阪都市圏において、大阪府や圏域内市町村の上位に位置づけられ、産業政策、まちづくり政策、インフラ政策、交通政策などの企画・調整、計画策定機能を有する広域連携の仕組みを検討したものになります。

構成団体は、関連する事務権限を委譲するとともに、国の地方支分部局も、関連する権限及び財源を移譲することとしております。なお、公選の首長と公選議会を置き、課税権を有するものと考えております。

11 ページをお開きください。こちらは、前のページで御説明した仕組みについて、関西広域連合や大阪湾フェニックスの事業など等の比較をしたものとなっております。

次のページをお開きください。こちらは、第3回意見交換会資料の再掲でございます、大阪都市圏の範囲などを示したものとなっております。

それから、13 ページ以降は、諸外国の広域連携の仕組みなどを紹介したものとなっております。

時間の都合上、説明は省略させていただきたいと思いますが、こちらにつきましても、何か御質問、御意見あれば頂戴したいと思っております。

説明は以上となります。よろしくお願いいたします。

(西島副首都推進局長)

はい。すみません、それでは今回、伊藤先生、大屋先生、倉本先生の順でお願いをしたいと思います。

すみません、伊藤先生、よろしくお願いいたします。

(伊藤東京都立大学法学部教授)

御説明ありがとうございました。

今回、10 ページのたたき台というのが肝といいますか、中心かなと思います。この広域行政機関のイメージのところを見ますと、基本的な造りとしては、現行の広域連合にかなり近いんですけども、ただ、幾つか現行の広域連合ではできないようなことも含めて考えておられるということになります。

一つは、広域連合でも現行できるんですけども、首長と議会、直接公選というのが原則としているということと、あと、構成団体からの権限移譲ということを考えているということですね。これも現行でもできないわけじゃないんですけども、それを明確にできるようにしているということです。国からの権限移譲は現行の広域連合でもできるので、受皿になり得るということなので、そこはできるということなんですが、やはり、一番現行の広域連

合では認められていないのは課税権でして、地方税法上の地方団体というのは、道府県と市町村というのが原則で、都と特別区が特例で加わっている。広域連合には、独自の課税権は認められていないので、もしこの仕組みを実現するとすると、広域連合とは別のカテゴリーとして、この広域行政機関をつくって課税権を認めてもらうか、あるいは、現行の広域連合制度を改正して、広域連合にも課税権を認めるような形を取るかということが求められるということなんだろうと思います。その面ではかなりハードルは高いかなと個人的には思っています。

さらに、やはり住民の側からすると、市町村と府、さらにその上に3層目ができるということで、仕組みとしてはかなり複雑だというふうに受け止められかねないということもあるかもしれません。私、東京都の特別区制度懇談会というのを昔やっていたしまして、今もやっているんですけども、昔、都を府に戻すべきという提言、現在、都が担っている大都市事務は、特別区の連合体でできるんじゃないかという提言を出したんですけども、実現可能性はかなり低いんですが、やはりそのとき、3層制だという批判が出るんです。3層という政府体系が、ほかの地域に比べてかなり煩雑ではないかという印象を持たれると、その仕組み自体が複雑だという評価がなされる可能性があるというのが、やや一つ懸念として存在するということです。

他方で、制度の実現可能性という観点から非常に難しいのは、国の地方支分部局の事務権限と財源を移管するということです。現行の広域連合も、国の権限の受皿にはなり得るということなんですけれども、実態としてはほとんど例がない。提案募集方式に関わっていますけれども、関西広域連合などから、例えば、大学の設置認可の権限を寄こしてほしいというような話が出るんですけど、ほぼゼロ回答ということがありますので、こういったまちづくりやインフラとか交通、産業といった、基本的に国土交通省や経済産業省に関わるような権限について、今の関西圏、近畿圏の出先機関を一種分割して、それを吸収するという構想になり得るので、ここの部分がかなり難しい部分があるかなと思っています。

ただ、難しい難しいといっても動かないということであれば、一つの制度的な可能性として構想してみるという価値はあるかなとは思いますが。

ほかにもいろいろありますけど、差し当たり以上です。

(西島副首都推進局長)

はい。ありがとうございます。

だいぶ課題が多そうな感じです。ありがとうございました。

続きまして、大屋先生、お願いいたします。

(大屋慶應義塾大学法学部教授)

ありがとうございます。

伊藤先生おっしゃったとおり、高めの球を投げましたねというのが印象でして、要するに、



これまでの広域連合制度なんかで、あるいは、広域連携制度で十分できますよという案も片方にあるのに対し、これは制度上も、あるいは、特に府域を越えるというところに踏み込んだので、他府県の合意等の面からも課題が多い。けれども、もしできたらその効果も当然あるだろうということを考えているわけですね。ここは非常に難しいと思うというのは伊藤先生がおっしゃったとおりなんだけれども、やはり独自財源、課税権に踏み込んだのは非常に重要なポイントで。

というのは、御承知かもしれませんが、アメリカの場合、連合規約体制では課税権がなかったんです。要するに、合衆国、中央政府に課税権がないというのがもともとのアメリカの成り立ちで、そうすると、13 州からの拠出金によって成り立つしかないので、その拠出を拒否された瞬間に政府が潰れると。だから、13 州のコンセンサスが取れることしかできなかった結果、ほぼ行動不能に陥ったので、合衆国憲法をつくって、現在のような連邦制に移行したという歴史があるわけです。その連邦政府をつくったことの最大の意義は何かというと、独自の課税権限を持ったと。だから、財源を得て、反対する州があっても大丈夫だという体制をつくったということなので、この課税権に踏み込むことによって、逆に言うと、これまでの広域連携制度とは違って、かなり独自色の強い統一的な動きのできる組織をつくることになるというのは、非常に大きな意義だと思います。

その一方で、府の上に乗っけると、これはやはり複雑は複雑だよなというのはあるところで、特に伊藤先生おっしゃったように、税金の払い先がもう一つ増えるのかいという話がやはりあると。たださえ我々の国は、国と都道府県税と市町村税は別々に納めなきゃいけないという制度ですので、手続先がもう一個増えるわけですね。

参照されているグレーター・ロンドン、イギリスの地方自治制度で言うと、リージョンとカウンティを兼ねてますから、つまり、ロンドン地域には基礎自治体としてのロンドン・バラと、その上のグレーター・ロンドンしかないんです。だから、我が国の3層制に非常に近い状態になっているので、それと比べると1個確実に複雑にしていますというのと、これは、資料の14 ページでは正確な書き方を狙ったんだと思いますが、警察もシティ・オブ・ロンドンだけなんです、独自に持っているの。だから、シティとロンドン・バラ、32 あるんですが、この中で独自の警察を持っているのはシティだけで、ロンドン・バラの部分は、いわゆるロンドン警視庁が管轄しているということになります。

つまり、グレーター・ロンドンは、ロンドン地域の消防・警察・交通という3大機能の現業を抱えているというのが大きな特徴でして、正直言って、あの狭い区域でこれらの現業をばらばらに持っていたらどうしようもねえだろうと、非効率でしようがないというのが一つの大きなモチベーションであると。

そうすると、ロンドンまで狭くはないんだけど、大阪を中心にした都市圏を考えたときに、多分、警察機能をどうするのかという話は出てくると思いますし、県にくっ付いて、都のほうにくっ付いていたものですよね。あるいは、消防を今のまま市町村、ほとんど広域連携化していると思いますが、ベースでやっていいのかみたいなことは考える必要がある

だろうと。

交通について言うと、日本はイギリスと全く違まして私鉄中心主義ですから。御承知のとおりというか、ロンドンは交通機関ほぼ全てトランスポート・フォー・ロンドン、ロンドン交通局がやっていますから。それと、もともとの出だしが違うので考えなくていいだろうというのはいいと思うんですけども、そこのところは考えてもいいかなという気はいたしますということです。

差し当たり以上です。

(西島副首都推進局長)

はい。ありがとうございます。

今、大屋先生からも御指摘があったんですけど、今回、たたき台をつくるに当たって、経済の成長をめざしていくとなると、やはり圏域的に大阪府域を越えたほうがいいかなというので、たたき台的にはそうさせていただきました。

続きまして、倉本先生、よろしくお願いします。

(倉本京都産業大学経済学部教授)

はい。倉本です。

まず、率直な感想からお伝えします。今回御説明いただいた計画といいますか、たたき台を拝見しておりますと、10 スライド目ではグレーター・ロンドン・オーソリティを参考にされたお話をしてくださったのだと思いました。しかし、13 スライド目を見ていただきますと、イギリスのイングランドの箇所ではグレーター・ロンドン・オーソリティの右隣に合同行政機構についての説明が書かれています。例としては、マンチェスターを中心としたグレーター・マンチェスターという地域が紹介されています。こちらに書かれている内容を拝読しますと、どちらかという合同行政機構を参考に、今回のたたき台が作られたというイメージのほうが、私にはすっきりと理解ができた。さらに、どちらかといいますと、15 スライド目に詳細が書かれていますけれども、大都市圏域で、以前の会議でも話が出ていましたように、権限等をシティ・ディールという形で交渉して、地域の独自の財源ですとか行政権限というものを作っていきたいという話は、合同行政機構の話に近いのではないかということ率直に思いました。

これは単なる感想ですので、少し話を始点に戻しまして、広域化の在り方に関してコメントいたします。他国の制度、先ほどのイギリスの例を見ていただくと、地域制度が一つの形式ではありません。ロンドンにはロンドンのやり方がありますという形になっています。グレーター・ロンドンを中心として、ロンドン・シティですとか、その他地域があり、区がありますという形です。先ほど言いましたように、マンチェスターなど、他の大都市圏では他のやり方があります。

また、今回の資料には書かれていませんけれども、2層制と云えばいいのでしょうか、イ

ギリスにおいても、広域自治体、日本で言う県があつて、基礎自治体である市もあるという地域も残っています。ですので、イギリスでは、多様な地域の特性に合った行政の形というもの、つまり多様な地方行政の形というものがつくられています。日本では、ざっくりと言いますと、東京の「都制度」と、それ以外の道府県制度に分けられますけれども、もっと多様な形があつてもよいのではないかと感じました。

もう一つ、どうしてもお伝えしておきたいことがございます。第3回の意見交換会で作っていただいた資料を再掲された、12 スライド目なのですけれども、疑問がございます。何かと言いますと、大阪都市圏に、なぜか神戸市や京都市は含んでいないというところですよ。といいますのも、神戸市の立場から見ていくと、神戸市の東側、芦屋市ですとか西宮市と、神戸市の都市圏としてのつながりももちろんあるにもかかわらず、ここではもう芦屋市も西宮市も大阪都市圏だという形にされています。

そこから、都市圏の形として現在、示しておられる大阪都市圏が適切なのかなというところに疑問を持ちました。もちろん、通勤圏で見ていくと、大阪に通勤される人のほうが多くてこのように形にされたのだらうとは思いますが、今後の副首都をめざす中での「都市圏」といったときに、大阪都市圏として考える新たな行政組織は、私としては、大阪も神戸も京都も含んだ圏域で考えることが重要かと思います。

なぜそのような発想に至ったかといいますと、通勤とか通学とかを考えたときに、大阪を中心とはなりますけれども、阪神電鉄さんや阪急電鉄さんは神戸、さらに山陽電鉄さんで西側にも行くことができますし、阪急電鉄さんは京都にも路線をお持ちです。京阪電車さんもあります。京都と通勤電車でも結ばれているということで、一体の地域、都市圏として考えたほうが適切だと言えるのではないかと思います、このような話をしております。

もう少し複雑に、その背景となった考え方を説明いたします。何かの行政サービスを提供する際に便益が及ぶ範囲で行政区域を区切るということが、地方財政における効率的な行政サービスの提供の仕方だという考え方があります。このこと考えると、何かの行政サービスを提供するときには、特に今後の分権された日本社会で大阪と東京を中心とした二極化ということを考えていきますと、大阪で提供される行政サービスは、これまで以上に神戸や京都にも広まっていくということが考えられますので、そういう将来的なものも踏まえて考えると、大阪都市圏をもう少し広い範囲で考えてはどうか、と思ったということが、最後にお伝えしたいお話になります。

私からは以上です。

(西島副首都推進局長)

ありがとうございました。様々御意見頂戴しましてありがとうございました。

倉本先生おっしゃるとおり、今回はたたき台で、ある意味ちょっと乱暴なつくり方をしたところもあるのかなと。ただ、都市圏自体が雇用をされている方、雇用率で見えていますんで、言ったら、サラリーマンの方の経済圏という形になっていて、実際の経済の動きとはちょっと

と違うところも当然あるのかなというふうには思いました。またその辺りは、先生おっしゃるように、地域の実情がどうなっているのかというのをもう少し我々のほうでも考えて、さらに検討を深めていきたいと思います。

事務局では何か質問とかあれば。

(鴨田副首都企画担当課長)

すみません、ありがとうございます。先生方、御意見どうもありがとうございました。副首都企画担当の鴨田でございます。

御意見賜りました中での、構造が少し複雑過ぎるのではないかという御意見の部分に関しては、かなり議論の余地というか、まだ検討の余地があるなと思っています。ずばりそこは、このたたき台としてお示ししております、広域行政機関の下に、大阪府という広域自治体が入っているというところが、グレーター・ロンドンとは全く違うというポイントで、これは例えば、考え方としてはバリエーションがいろいろあるかと思っていまして、これを機に、大阪府は、厳しい市町村の補完機能に特化した自治体としてスリム化し、残りの権限は市町村に移譲してしまうとか、もしくは、厳しい市町村の補完機能を、広域行政機関の実務に加えてしまって、広域自治体は廃止してしまうという考え方であるとか、そこはちょっとバリエーションとしていろいろ考えることができたらと思っています。

あと、倉本先生もおっしゃっていましたが、一つは合同行政機構とグレーター・ロンドンのハイブリッド型で、伊藤先生おっしゃるように、仕組み的には広域連合の延長みたいな感じのたたき台とさせていただいています。

その中での一つ質問というか、御意見賜りたい部分が、同じ広域連携の枠組み、こういう広域連合の延長の制度であっても、助け合いとか支え合うことを目的に組成する連携の在り方と、自治体間の利害を越えて、圏域全体での最適投資など、意思決定を一元化していく、言わば都市経営主体をつくっていくような連携というのは、制度が同じであっても使い方が全く違うんじゃないかなということを今回、いろいろ分析する中で考えました。

そういう意味で、例えば、制度としては直接選挙ももちろんあるわけですし、国からの受皿となっていますけれども、使い方によっては、そこは選択できるということではなく、ルールとして最初から付加する仕組みとしなければならないとか、場合によってはそこに、国からある程度戦略的なアプローチとかリーダーシップのもとで、そういうあっせんのものと、当事者間で、自治体間で合意形成を図るとか、制度は、使い方によって、そこにぶら下がってくる仕組みが違うというところが、意外とあまりこれまで議論されていなかったのではないかなと思っています。

例えば、大阪でしたら、事務委託の使い方というのも、大阪府と大阪市では通常の使い方とちょっと違う使い方をしていると。そういうことを含めて制度を考えていかなければならないのではないかなという漠然とした認識を持っているのですが、その辺りについて、ちょっと質問としては申し訳ないんですけども、何か御意見賜ることができればと思うん

です。伊藤先生、大屋先生、倉本先生の順番で少しお聞かせいただいてもよろしいでしょうか。

伊藤先生、お願いいたします。

(伊藤東京都立大学法学部教授)

はい。ありがとうございます。

私が正確に理解できているかどうか分からないんですけども、例えば、現行の広域連合の仕組みでしたら、そもそもその制度ができたときの背景からすると、やはり、ある程度対等なといいますか、基礎自治体同士なり都道府県同士なりという、自治体が対等な立場で連合を組んで、広域行政を担当するような仕組みとして恐らくは考えられていたということだと思うので、それを例えば、今回の案を使うためにモデルチェンジするということになると、既存の広域連合として使いたいという場合と、今回のように、都道府県を越える圏域レベルで、一体性のある機構として使いたいという場合とで、目的が違うものが同じ制度を使い分けられるのかどうかというのは、確かにおっしゃるとおりかなと思います。

ですので、制度をつくる、あるいは、制度設計という観点からすると、今回のようなタイプを新たに、地方自治法上の制度としていいのかというのはいろいろあるんですけども、そこで別カテゴリーとして考えるということはあるかなと思っています。

今のところそんな感じです。

(鴨田副首都企画担当課長)

ありがとうございました。

大屋先生、いかがでしょうか。

(大屋慶應義塾大学法学部教授)

はい。一つ目の、要するに、一部事務組合とか広域連合のような制度というのは、おおむねやはり、垂直補完か水平連携をやるためのもので、要するに、特定の業務を一緒にやりましょうという色彩は非常に強いと。そうじゃなくて、政策の一元化をしたいんだよねというのは、それと方向性が違うのではないかというのは、まずそのとおりだと思います。

私自身はそういうものを、計画の共同体という言葉を使っていますが、つまり、定義は都市計画みたいなものを、この範囲できちんと整合性をもってやりましょうと。中核になっている市がコンパクトシティ化推進しているのに、隣の町が市境ぎりぎりに団地造るとかショッピングセンター造るとかそういうことやめようという話は、こういう計画の共同体によって進めていくしかないだろうという話をしているわけです。

これまでのもので、制度で、これにイメージに近いのは、連携中枢都市圏、定住自立圏だと思います。あれは要するに、その範囲内でこういう方向性の施策をやろうねということをもみんなで合意する。その役割分担をしてそれを進めるという形のものであると。これが御承

知のとおり、三大都市圏には適用がありませんでしたので、だから我々はこんな細かいところに細かい自治体があって苦しんでおるんだと。我々にもそれに相当するものをつくらせろという話は、筋としてあり得るのかなと思います。

他方で、ややこしいのは、今の定住自立権と連携中枢都市圏は、あくまで要項上の制度であって、地方自治法上位置づけていない。したがって、当然ながら課税権も持っていないというところにある。関係する自治体の任意の協力ベースでやっているものであるという筋で、お金を付ける話だけでやっているものなので、今回の御提案は、それに比べるとだいぶ踏み込んだものになる。

踏み込んで悪いというのではなくて、それは野心的で面白いんですが、やはりその必要性和機能について、どこまで合意を得ることができるかというのが課題になる話かなというふうには思いましたということです。

以上です。

(鴨田副首都企画担当課長)

ありがとうございました。

倉本先生、いかがでしょうか。

(倉本京都産業大学経済学部教授)

はい。倉本です。

先ほど地域間の助け合いの話ですとか、地域での戦略的な計画と実行というものの違いというお話がありました。私としては、恐らく地域間での役割分担ですとか助け合いは、既に関西広域連合の仕組みである程度できていると考えています。私としては、関西広域連合をなくすとか、拡大するとかいうイメージは持っていません。関西広域連合のような形は、それはそれとして意味があると思います。おそらく新たなたたき台として示されたものは、新たな地方自治体を作られるというイメージだと思います。こちらはもちろん2層性か3層性かという話の中で、その階層が複雑化していくことのデメリットはあると思います。しかし、例えば、交通政策ですとかまちづくり、インフラ政策といった、11 スライド目に書かれていますような業務に関しては、大阪市だけ、もしくは、大阪府内での大阪市を中心とした地域ではなく、先ほど言いました、府県の境界を越えて、本当の意味での大阪圏域、つまり大阪大都市圏域での行政を担うための組織として、新たな行政主体というのは必要だとは思っています。

例として、11 スライド目には大阪湾のフェニックス計画に関して説明が書かれています。こちらには大阪府、兵庫県、大阪市、神戸市などが、一般廃棄物の処理に関しての共通の目的で作られた組織である、大阪湾広域臨海環境整備センターがあります。このような形で府県を越えた連携というものを、特にある目的のために組むということはできますので、やはり、まちづくりですとか交通という、先ほども述べましたように、大阪市内だけにはとどま

らない「まち」の在り方を考えていく上では、新たな地方自治体の形を提案していくことに意味があると思います。

もう一つ、参考になるかどうか分かりませんが、現在、実際に地域の公共交通計画が作られています。これに関しては、県内の特定の市の中だけの計画もありますし、連合して隣の市と作っている計画もありますし、府や県と市が協力して作った計画もあります。それだけではなく、鉄道の沿線にある地方自治体が府県をまたがる場合には、府県をまたがった地域での計画作りも実際に行われています。この計画を作ったという事実は、予算の権限などはないにしても、府県の地域、圏域を越えた連合はもう実態として進んでいるということになります。したがって特に、今回提案された新たな地方自治体の仕組み作りは、夢物語ではないのではないか、と感じております。

以上です。

(鴨田副首都企画担当課長)

すみません、ありがとうございました。お時間頂きましてすみませんでした。

(西島副首都推進局長)

そうしましたら、すみません、ちょっとお時間も過ぎておりましたので、意見交換のほうはここまでとさせていただきたいと思います。先生方、大変貴重な御意見ありがとうございました。

(伊東副首都企画担当課長)

本日の議事につきましては、事務局で記録後、先生方にも御確認いただいた上で、追ってホームページ上で公表させていただきますので御了承ください。

それでは、第10回国への働きかけに向けた副首都化を後押しする仕組みづくりに関する意見交換会はこれで終了させていただきます。

ありがとうございました。