

## 第2回首都圏広域地方計画有識者懇談会 議事概要

日 時：平成19年8月28日（火）13：30～16：30

場 所：虎ノ門パストラル 本館1階「葵」

出席者：家田座長、村山座長代理ほか、委員19名出席

### 1. 第1回有識者懇談会の議事概要等について

- 事務局より議事概要を説明。
- 参考資料として、首都圏の現状データを作成・配布。引き続き、委員各位より資料作成が必要な項目等につき、ご提案をお願いしたい。

### 2. 今後の首都圏の今後の目指すべき方向について（各委員からのプレゼンテーション及び意見交換）

#### （1）第1部／江崎委員・山崎委員・家田座長・豊島委員

##### ■各委員からのプレゼンテーション

##### ○江崎委員：

- ・1都3県の人口は2020年までほぼ横ばい。ただし、急激な高齢化、都心回帰と郊外の衰退が進む。1都3県の急激な高齢化は、大量に流入した団塊の世代が高齢期に入るため、今後15年間で老年人口の増加が短期間で起きる。
- ・また、高齢化とともに子どもの独立により、総人口が減少し、郊外の住宅地は空地が増え、商店、学校、バス路線などの生活環境の衰退が起きる。これは地方圏の過疎化と同じ現象であり、郊外住宅地の過疎化は大きな問題である。
- ・郊外住宅地については、ストックを活かし、住宅地を再生する取り組みが必要。ただし、現状では「狭小住宅・庭なし」の住環境であるため、空地となった隣地を取得し庭にしたり、住宅地の区画整理を実施することで、「ガーデンシティ」を目指すことが必要ではないか。

##### ○山崎委員：

- ・首都圏は対ヨーロッパとの関係が弱くなってきており、首都圏に船が入ってこなくなっている。一方、今後、ロシアからヨーロッパへの鉄道輸送が実現すると、首都圏から新潟を経てロシアへ渡るルートが極めて重要になる。
- ・首都圏内のネットワークを考えるだけでなく、日本国内の濃密なネットワーク形成も極めて重要である。
- ・東京近郊には、業務核都市等の業務都市ができ、これらが広域的に横につながってきている。都心に集中してきたものが、郊外へ分散し、さらに横につながってきているのが首都圏の特徴ではないか。
- ・日本はGDPに占める輸出入額の割合が低く、一人当たり名目GDPについても、1993年は1位であったが、2005年には14位になっており、グローバル化に遅れていると言える。
- ・グローバル化により、多国籍企業と輸出入貨物は増加し、本社立地場所にさまざまなサービスが集積することにより、都市間格差がますます広がる。東京はグローバル化の観点では第一級都市ではなくなっているため、グローバル化への対応が重要ではないか。

##### ○家田座長：

- ・関東圏の意味の再構成が必要で、東京都市圏は、北京・上海・香港／深圳とともに、東アジア圏を牽引するスーパー中枢都市圏の1つである。関東圏は都市の時代から脱却すべき時期を迎

えており、甲信越や南東北の自然圏との相互関係を重視すべき。

- ・関東圏の国際交流ネットワークについては、東京港・常陸那珂・新潟・清水でのネットワーク形成を考えるべき。
- ・関東圏は量的な社会基盤整備は、ほぼ充足していると考えられるため、今後は質指向の社会基盤のグレードアップを目指すべき。具体的には、環状道路ネットワークの整備、電線地中化重点地区の指定など、である。
- ・東京都市圏の都市鉄道サービスは、世界で一番環境負荷が少ないという点で優れている一方、車内混雑は世界最悪であるため、混雑を緩和し、質向上を目指すべき。
- ・国土の国民的管理の具体的推進として、国土と人のあり方史を学習する機会、国土を学ぶ観光が重要である。

#### ○豊島委員：

- ・アジアゲートウェイという観点より日本の空港の現状を考えると、成田空港は2002年に暫定滑走路が増え、2本になったことにより年間20万回の発着が可能となり、羽田空港は2010年6月に4本目の滑走路が供用予定であるが、発着枠は大幅に増えるものではなく、空港整備は遅れている。
- ・こうした首都圏で救世主となりうるのは、茨城空港と横田飛行場である。茨城空港は2本目の滑走路を整備中であり、2010年3月にオープン予定である。東京からは若干遠いが、ビジネスジャンプの受入、国際チャーター便、LCC（低コスト運行会社）が狙い目となる。横田飛行場は、昨年10月より軍民共用化の検討が進んでおり、将来的には民用にも使われると想定される。
- ・世界では航空自由化が進んでいる。首都圏の空港が混雑しているのと自由化は別問題であり、もっと門戸を開くべきであり、飛行機を呼ぶべきである。日本の金融機能と同様、空港をもっと優れたものにするためには、夜間の離発着を可能とし、利用者の声を反映すべきである。

#### ■意見交換

- 委員：山崎委員がプレゼンテーションの冒頭で話題にされた、墓地の問題は重要である。高齢化に伴い、墓地が足りなくなっており、郊外の調整区域に墓地が整備されてきている。こうした問題に対し、何ができうるのだろうか。
- 委員：住宅地周辺が墓地になってきており、どのように空間の分離をすべきか、が問題である。これまで、真剣に議論されていないので、計画に盛り込んでどうか。
- 委員：かつて高度経済成長時代には地方より若者が首都圏に流入してきたが、首都圏内外の異動人口の質（高齢者の流入が多いなど）は変わってきているのか。
- 委員：東京圏と地方との人口移動は現在も多いが、かつての高度経済成長期に比べると、その量は桁違いに少なくなっている。若者の流入は、地方圏も若い世代が少なくなっていることにより、今後も増加は期待できない。郊外の住宅地の空家が埋まらないのは、これが原因か、と考えられる。
- 委員：若者が首都圏に残らないのは首都圏に魅力がないのか。
- 委員：首都圏の魅力が落ちたわけではなく、地方圏側のプッシュ要因が弱まったからだと思う。高度成長期は、首都圏に農家の次男坊、三男坊が流入してきた。それが現在は収まった、と考えるのが良い。
- 委員：高度成長期に首都圏に流入した団塊の世代を地方に呼び戻せるのか。
- 委員：人口学的にはコーホート変化を見ると分かる。具体的には、55～59才から、60～64才にかけての5年間の変化を見てみると分かる。今後の動向を見る上で、団塊の世代の1つ上の世代の動きを見ると、定年後の移動はほとんどない。そのため、団塊の世代が地方に大きくシフトするのは考えにくいのではないかと。なお、具体的なデータなど、以上の詳細につい

ては雑誌「統計」の5月号に拙稿が掲載されているので、こちらを参照されたい。

## (2) 第2部／屋井委員・園田委員・藤崎委員・結城委員

### ■各委員からのプレゼンテーション

#### ○屋井委員：

- ・広域地方計画は認知度が低いのではないかと。広域地方計画のメッセージ性を求めたい。関東地整は従前より関東地方長期ビジョンをもっているが、今回の広域地方計画は法定計画であるので、国民に対し、しっかりアピールしていただきたい。
- ・首都圏広域地方の3つの責任として「地球レベル」「東アジアレベル」「国内レベル」でメッセージを出していくべきである。「地球レベル」では、地球環境への貢献につき、世界3大経済圏として、メッセージが出せると意味があり、これが首都圏民の意識構造の変化にもつながることを期待したい。また「東アジアレベル」では、生活環境の大幅な改善・向上の努力が必要であり、魅力ある大都市圏をつくり、首都圏日帰り航空圏など、交流機会の拡大を目指すべきである。
- ・さらに「国内レベル」では首都圏の責務を再確認することが必要であり、羽田の国際化、地方と首都との交流、十分なモビリティの確保が必要。そのためには利便の共有と負担の共有が必要であり、福岡空港の共有事例が参考になるのではないかと。また、地域間連携としては、日常生活のつながりだけでなく、疎開まで含めた非常時のつながりが重要になり、そのためには定時より連携を図ることが肝要である。
- ・広域地方計画と関東交通プラン2015など関係計画との連携を進め、共通課題としての地域連携として、少子高齢化時代の歩行者および自転車空間の確保に関する提案も期待したい。
- ・東京都市圏では、パーソントリップ調査が実施されるため、この調査との連携を強化し、PRしてほしい。

#### ○園田委員

- ・高齢化は、現在、大都市で問題となっており、高齢化率の伸びは、埼玉、千葉、神奈川、東京で高くなっている。地方は、もともと高齢化率が高いため、高齢者人口は著しく伸びていない。
- ・こうした高齢化時代で、これから劇的に変わるのとは単身世帯が主流になることである。2025年の1/3は単身世帯になると推測される。単身でバラバラに住んでいる人たちをどうするのか、は大問題である。
- ・高齢者の持家率は高い一方、築30年という家に住んでいる。住居は寿命を迎えている。家は老朽化した、老後生活はあと30年ある。老朽家屋は市場性はなく、立ち枯れ状態に陥っているという貧困トラップになっている。また、大都市の郊外にある児童公園に人はなく、地方の中心街はシャッター通りとなっている。
- ・一方、住宅業界は、近年、景気がよい。2008年に団塊ジュニアが35歳を迎え、住宅需要のピークを迎える。ただし、今は活気づいているが短期的なものに終わってしまう、と懸念される。
- ・高齢者はクルマの運転できず、歩行空間が大事になることから、日常生活圏が極めて重要になる。福祉分野では日常生活圏域での地域密着型サービスを打ち出し、諸施設間のネットワーク化を考えているが、福祉部門では具体的、即地的な空間計画を打ち出しておらず、個々のサービスは民間事業であるため、安心と信頼の日常生活圏が形成できない。そのため、具体的な地域の空間資源や配置をふまえた、リアルな空間でのネットワークづくりを目指すべき。
- ・したがって、都市－住宅－福祉をつなげた空間を形成することが肝要であり、さまざまな物理的資源を横断的に繋げる（リンクさせる）とともに、人的資源の掘り起こしも必要。物理的資源や人的資源をつなげる「社会関係資本」の質を高めていくことが重要であり、モデルの提言、

構築主体・地域経営の検討が課題である。

#### ○藤崎委員

- ・長年、地域活性化に取り組んでいるが、各地域では「不便だ」と文句を言う方が多い。文句を並べても地域は活性化しない。
- ・長野県飯田市では、地域活性化策として「ワーキングホリデー」を実施した。農作業を担ってもらう（農業体験）の代償として、3泊4日、農家に無料で宿泊できる、という取り組みである。参加者からは「こういう機会がほしかった」「実体験が貴重だった」と好評であった。
- ・飯田市の農家は、人にたよっていた。ワーキングホリデーについても、多くの農家が反対し、当初、受け入れてくれたのは15軒であった。農家からは「若手の労力が重要」と好評であった。ワーキングホリデーにより、飯田に残されているものに、みんな気がついた。
- ・地域活性化はニーズに対するきっかけづくりが大事。地方はまだ元気がある。少しずつ始めれば良い。
- ・飯田市の取り組みを一過性に終わらせないために、公社を設立した。仕組みがないと継続しない。仕組みづくりは市役所もコンサルも、一緒に考える。市役所の担当者であった井上さんは観光カリスマに選ばれた。
- ・地域での観光進行では、PR事業は最後の取り組み。まずは地域の人づくりが大切である。地域の魅力を感じていない人は、地域のことを知らない人である。地域づくりは「よそのもの」「わかもの」「ばかもの」で進める。
- ・飯田市の取り組みでも、最初は参加者は少ないが、参加者が増えてくると状況は変わる。二地域居住が言われているが、いきなり住むのは難しい。まずは地域を知ってもらうことから始めるべき。

#### ○結城委員

- ・関東圏では少子高齢化を迎え、外国人労働者が急増した地域が少なくない。南米系外国人労働者の多くは家族で住んでおり、8割は働き盛りの世代である。そのため、仕事を支える外国人労働者も一緒に国土をつくることになる、という認識が重要。
- ・外国人就労調査で、雇用者からは「外国人は流動性が高い、言語の問題がある、定住するか否かが未定である」といった声あげられている。しかしながら、現実には外国人労働者、およびその家族は増えており特に教育の問題と有事の問題が地域課題になっている。北関東圏のある地域には全校生徒600人のうち外国人が100人を占めるという学校もある。例えば、外国人児童生徒を「日本国民として教育すること」への戸惑い等、さまざまな声が教育の現場からあがっている。また、災害発生時等有事の際の対応をどうするのか、も喫緊に解決すべき地域課題となっている。
- ・外国人の割合を見ると、東京を除く関東地域には、南米系外国人が増えていることがわかる。これらの地域にはブラジル人学校やペルー人学校などの南米系外国人学校も設立されている。
- ・これからの国土づくりに必要な認識は、国土観とコミュニティ観が異なる外国籍住民も念頭に入れて国土を築いていかなければならない、ということである。その方策のひとつとして〈子ども〉を核にして国籍を超えたコミュニティ形成が考えられる。
- ・東京をとりまく全ての県に南米系の外国人が住んでいる。これらの地域を「多文化共生ベルト地帯」とし、多文化共生の社会システムと地域活性力のある圏域を形成することを提案したい。

#### ■意見交換

- 委員：日本で生まれた外国人労働者（特に工場労働者）の子どもたちには未就学児童が多いのではないかとされている。そういう子が青年になると、母国は日本でも親の国でもなく、問題となるのではないかと。

- 委員：外国籍児童生徒の教育については、日本では義務とはなっていない。現在の法制度のもとでは、外国人登録と居住実態とは対応していない。こうした事情から、不就学児童生徒の実態はつかみにくいのが実情である。平成14-15年度に全国で初めて行われた不就学児童生徒の実態調査として、群馬県の大泉町教育委員会の調査があるが、その結果によると、約4%が不就学だった。将来、この子たちがどうなるのかは、大きな問題である。こうした子どもたちの居場所をつくることと、不就学児童生徒を出さないようにする対策が求められる。
- 委員：外国人労働者に対する、日本での曖昧な対応が問題である。ドバイは人口の8割が外国人だが、治安はよい。日本は外国人の受入に問題があり、曖昧な対応が治安を悪くしているのではないか。
- 委員：全体に対して先に述べておきたいと思います。私もいろいろな委員会に出席していますが、率直な意見を言うと、これだけ盛り上がらない委員会は初めてです。専門性がある方たちばかりで、私も勉強不足かもしれませんが、どれを論点にしているのか全然分からない。首都圏の広域地方計画は何をするのか、何を目的とするのか、落としどころが見えない。例えば、通常こういう場合、現状は何で、課題はどこにあるのか、というのが明確になっていて、その中で課題が、空港なのか、人口問題なのか、住宅なのかとかが見えてくると思いますし、その部分は事前学習して、若しくは小グループで意見を出し合って、それからそれをもって発表する形だと思います。ひっくり返すつもりはないです。率直にそう思っている話と、あともう1つ。貴重な時間なので、できたらその部分を省くとしたら、プレゼンテーションもそうですが、各先生方のプロフィールぐらいは、今は当たり前ですから、入れておいて頂ければ事前に読むことも出来るので、ということを経務局の方に言ったら、質問の時に出してくれと言われましたので、そこで解決にならないだろうかということです。
- 委員：事務局は、そういう事務的な対応をしないで、言われたらすぐ対応されたい。有識者懇談会の第1～3回目は各委員より問題意識を出し合っているので、論点が広がっていることを了解してほしい。
- 委員：まさに郊外住宅地は立ち枯れ状態になっている感があるが、東急田園都市線沿線では、住宅をリフォームして若手を呼び込んでいる。ブランド地域と立ち枯れ地域がはっきり分かれるのではないか。
- 委員：田園都市線沿線は東急が力を入れている。ただし、全般的にはゼロサムなので、立ち枯れする状況に変わらない。日本では上屋の評価がほとんどないので、高齢者は老朽家屋にしがみついているなければならないのが問題である。
- 委員：ヨーロッパの住宅は寿命が長く、物件も高価である。
- 委員：欧米の建物は寿命が長く、住宅も土地だけでなく環境要素が高く評価されている。日本は敷地条件や建物の新しさを評価されており、今後、環境要素も評価されるべきである。
- 委員：東京湾の港湾は、東京港・横浜港を足すことにより、ある程度の規模を形成しているが、空港の場合はどう考えられるのか。
- 委員：首都圏4空港の使い分けを考える必要がある。ロンドンでは6空港を、観光用、ビジネス用などで使い分けている。関連施設の配置という観点でも活性化できるのではないか。航空・空港政策で大事なことは、便が増えることよりも、利用者をいかに呼び止められるか、国内の人流を活発化し、ビジネスは東京、観光は周辺地域といった方策を考えることではないか。
- 委員：今ある空港を最大限利用することが大事である。また地域が一丸となって考えていくことが大事で、現状で不足という結論に至ったら、新たに造るしかない。
- 委員：外国人には「優秀な留学生が引き続き滞在する」「農業や製造業での働き手」といった期待があり、どのように外国人を増やすのかは重要な問題である。当然、魅力あるものにしないと残らないだろう。外国人問題は議論を続けていただきたいテーマである。

○委員：ニューカマーとよばれる外国籍住民は、製造業の下請け、在日10年くらいの方が多いという報告がある。最近では、日本で会社を設立し、本国と連携したグローバルな会社を営む人も出てきている。外国人労働者を、滞在期間が短い「出稼ぎ」としてと認識するだけでは限界があり、雇用者・被雇用者の関係も逆転する可能性もあるという認識も求められているように思う。

### (3) 第3部／馬田委員・徳増委員・福本委員

#### ■各委員からのプレゼンテーション

○馬田委員：

- ・京浜・京葉工業地帯の国内での重要性は、現在も変わっておらず、需要供給ともに高いウエイトを占めている。その意味で、首都圏の港、道路網は重要なインフラである。
- ・製鉄所周辺では、現在、再開発が進んでおり、リサイクル・環境への関心も高まっている。工場の敷地面積は、ここ数年で面積が小さくなっており、用途転用も進んでいる。
- ・例えば、製鉄所の再開発として、千葉市の蘇我臨海部では、工場跡地約180haを、スポーツ公園、大規模店舗、飲食店、リサイクル施設に転換する計画（一部完成済）であり、今後10～20年かけて実行していく予定である。また、横浜市鶴見のドック跡地は高層マンションや商業地区に変わっている。京浜地区も再開発が進み、サイエンスパークやリサイクルエリアに変わってきている。
- ・環境リサイクルについては、PETボトル、家電リサイクル等の工場を設置し使用済み資源のリサイクルを進めているほか、鉄鋼スラグ製品による人口藻場の造成、道路舗装（保水性舗装）への利用など副産物による環境保全も進めている。また日本の製鉄所は、省エネ・CO2削減技術が世界でも最先端にあり、地球温暖化防止のため国際協力を推進している。
- ・一方、首都圏臨海部の災害（地震）対策が重要と考えており、公共バスのみならずプライベートバスの耐震性向上など、港湾全体の強度を確保することが必要である。現在、我々も対策工を入れてタンク周辺の耐震性を高める等の研究を進めているところであるが、地震に強い首都圏の基本インフラ整備を期待したい。

○徳増委員：

- ・全国の産業立地動向は、太平洋ベルト地帯での立地が盛んになってきている。工場立地規制の緩和により、関東・近畿での工場立地が可能になり、特に関東での立地が進んでいる。
- ・全国の工場立地は、平成14年を底に、V字型に増加してきており、本年以降の伸びは、若干停滞気味で、面積も横ばいと予想する。ただし、関東地方だけは別で、非常に関東での立地が多くなってきている。関東地方は昨年の倍くらいの立地件数がある。産業立地でも地域格差はあり、地方は苦戦している。
- ・これまで関連産業が多い輸送機械が工場立地の主流であったが、自動車の産業立地も一服感となってきた。自動車工場は九州に多かったが、近年、ホンダが埼玉県寄居町に約100haの工場用地を現在取得中である。ホンダが寄居町を選定した理由としては、輸送面が優れていることである。近くに北関東自動車道が通り、茨城県常陸那珂港の活用ができ、さらに関越自動車道を通り、新潟東港からのロシア貿易を睨んだ好立地地点にある。
- ・工場立地では港湾選択が極めて重要であり、港湾に隣接して工場を立地できるのがベストである。近年、建設機械メーカーのコマツは、常陸那珂港の隣接地に工場を建設した。同社は従来、内陸部の工場を組み立てていた製品は、組み立てた製品を一度分解して港まで運び、またそこで組み立て直して運送を行っていた。今回の立地は、工場製品化しダイレクトに輸出する、という仕組みに変えている。
- ・また、工場は地震対策が急務であり、中越沖地震でリケンに大きな被害が出て、自動車工場の

操業がストップしたことは記憶に新しい。工場の地震対策は重要な問題である。

- ・首都圏の工場立地は、東京から50～100km圏域（業務核都市連携軸の外側で、北関東・山梨の大連携軸の内側）に多く立地しており、現在も引き続き当該圏域での立地志向が強いが、用地が確保できない問題がある。そのため、福島・新潟方面に伸びている。東京から50～100km圏域には様々な産業が立地している。これらの企業集積を生かし、地元企業への技術移転などのイノベーションをいかに行うかが、今後重要となる。

#### ○福本委員

- ・ハイテク、自動車、家電などのボリューム型企業は、ITなどの進展に伴い選択肢が拡大・グローバル化する市場(顧客)ニーズに対し、如何に即応するかが「勝ち組」への鍵となる。この為にはタイムリー且つスピーディな意思決定が不可欠である。
- ・このような意思決定、即ちRTMを実現する為、サプライチェーンを構築する。ここでは、リードタイム短縮・在庫極小化などや可視化・トレーサビリティの確保が必須となる。
- ・現在、輸出・輸入などの定常的な貿易量の主力はボリューム型企業である。従って、これらの企業のビジネスモデルをベースに、現行の貿易制度の抜本的な改革を行う必要がある。経済界は政府等にこれに関する提言を行ってきた。「貿易制度改革」の基本は、「企業の競争力の強化」と同時に「国の競争力の強化」を行う事である。国の競争力の弱体は「産業の空洞化」を招く事にもなる。
- ・経済界の提言などを踏まえ、「アジアゲートウェイ戦略会議」や「国際物流競争力パートナーシップ会議」などで「貿易制度改革」の官民協議を行っている。
- ・首都圏は、日本のGDPの30%を占めており、貿易制度も首都圏より変えることを提唱したい。公共インフラ整備・強化とそれを支えるICT基盤の再構築という観点から幾つか提案したい。まず公共インフラ面では、港湾・空港の整備・強化、アクセス・コストとスピードの強化が肝要である。例えば、東京湾に関係する5つの自治体でポートオーソリティをつくることを提案したい。即ち、「選択と集中」が極めて重要である。さらに、ICT基盤の強化として、まずRFID等のビジネスイノベーションへの支援。次に9.11同時テロを契機とする国際的なセキュリティ基調の中、静脈認証を活用するeパスポート化などのセキュリティの強化や真の貿易統合のDBの構築。社会資本による緊急時ライフラインの整備・強化、環境インフラの整備など、公共によるインフラ整備には、なお一層の期待が寄せられる。
- ・また、広域地方計画のモニタリングによる計画の評価、PDCAサイクルの導入が不可避と考える。

#### ■意見交換

- 委員：石炭運搬船が大型化してきているが、船舶の大型化に港湾は対応できるのか。
- 委員：京浜港は水深18m～20mあるため、20万トンクラスの船舶の入港は可能であり、競争力は有る方だと思う。
- 委員：首都圏における工場立地を考える時、中国の特区やドバイは免税措置、外国人労働者対策等、日本の立地とは異なる手法で誘導を試みているが、国際企業の立地について、どのようなことを考えるべきか。
- 委員：東京・神奈川に外資系企業の立地は多いが、高コストであるためビジネスバランスが悪い。したがって製造業はアジア諸国へ出てしまうケースが見られる。しかしながら、日本は、ブランド力が高く、高所得者が多いので、国内需要に着目した立地は今後も引き続き、続くと考えている。ただし、日本のどこに立地するのかはわからない。神奈川での取り組みはユニークで、ビル内に同一国の企業を集積しようとしている。同一国の企業が集積することにより、語学サポートサービスや日本のビジネス等の手続きサービスなどが提供しやすいメリットがある。地方では、言葉の問題等で難しい。現在、JETROも動いているが、まだまだ大都市圏

が有利である。

- 委員：イギリスのビックバンの成立は、規制緩和がポイントであった。日本も規制を取り払うことが必要。例えば、我が国では製造部品などでVMI (Vendor's Management Inventory)の構築・運用を行う事が極めて難しいという実態がある。規制緩和は逐次進めるべきであるが、一方では既にビジネスをしている人もいるため、既得権者への配慮が不可欠である。空港はいくら作っても仕方ない。阪神淡路大震災後、貨物が神戸港に戻らないが、これはコストが高いからである。横浜港はフィーダー港になりつつある。我が国は、巨大なマーケット(製造拠点)を有している。例えば、マーケット規模が小さい韓国は、物流コストを安くし対抗している。我が国の旅行会社も、海外旅行パックに韓国の航空会社を活用し安く(ビジネスクラス)、市場(顧客)に提供している。従って、港湾(空港)は、戦略的な兵站機能として、スピードやコストなどをベースに再構築(「選択」と「集中」)する必要がある。
- 委員：市民の考えを大切にしたい。香取市は農業が基幹産業であり、米の石高は県内NO1である。人口構成の推移を考えると、地方都市は大変厳しい状況になっている。南関東でも都内から離れているところは厳しい。日本人の就業者がいなくなっており、これは製造業だけでなく、農業も同じである。したがって、これをカバーする施策が必要ではないか。ハードだけでなく、ソフト施策が必要。結城委員の指摘された外国人との交流意識のズレは、田舎へ行けば行くほど高い。これは市民の社交性にも関係していると思うが、その変革には教育での対応が必要である。その意味で、教育面の施策が欠けている。人口は都市部に集まるようになってきているが、公共料金の格差もその一因になっている。例えば、香取市と成田市の保育料金は倍ちがうため、施策的に保育料が一律であればいい。また、香取市は川に隣接し、利根川を跨いで市域が形成されているため、「自然の活用」という観点の計画が重要であると認識している。そのため、河川のみならず「自然の活用」をどのように計画に反映させていくのか、についても広域地方計画でご議論いただきたい。
- 委員：埼玉県北部では、ニューカマー外国人労働者が、農業に従事しているという事例もあり、雇用者側からの評価も高いとの報告がある。また、企業での外国人労働者の評価は高いのに対して、居住地域では評価が低い、という調査結果もある。この違いをどのようにとらえるのか。地域住民として国籍を超えた「共生」のあり方が問われている。
- 委員：次回も引き続き、各委員よりプレゼンテーションしていただき、その後に総合ディスカッションを行いたい。

### 3. 首都圏広域地方計画構成案について

事務局より、資料4に基づき、現在、首都圏広域地方計画課長会議で検討している構成案につき説明を行い、これにつき、委員より意見をいただいた。

- 委員：構成論は今回、次回の議論で変わっていくものと思われる。
- 委員：外国人労働者問題は、厚生労働省・法務省の問題になっていくが、こうした問題を書き込むことができないのか。空港でも外国人労働者が増えてきている。
- 委員：リサイクルの話は重要で、例えば東京区部では、23区中20区が容り法に則った「その他プラスチック」の再資源化を実施していないなど、資源リサイクルが不十分だ。リサイクル推進対策を計画に盛り込むことはできないのか。
- 委員：最終的な目標(いつまでに、誰が、なにをするのか)を書き込むのか。
- 委員：新しい「首都圏」か、新しい「地域の戦略」か、そのどちらを描こうとしているのか。首都圏4000万人には、外国人や高齢者が含まれている。「新しい」ということをどこに見出すかによって、内容は相当異なってくる、また、「新しい」とは危機的な意識から生じているも



のなのか、あるいは楽観的に新しくした方がよいと考えるのか。首都圏のあり方に関する価値観の部分を決める議論が必要ではないか。

- 委員：計画立案に際してはPDCAサイクルを盛り込むべき。本来、問題点なりを分析し課題を抽出、その上で解決策などを策定、そしてマイルストーンを設定した実行計画なりをきちんと整理すべき。日本社会への異文化圏の定着化などは、「オルレアンのうわさ」（仏の社会学者が著す）が指摘する問題を必ず包含する。従って、「私的幻想」と「共同幻想」との融合をどの様に図るかが重要である。東京大学小宮教授も指摘されていたが、人が足りないので、アジアから来てもらうのは短絡的な考え方である。
- 委員：ビジョンづくりは「国民への説明力」が不可欠であり、できれば「約束」することがらを明記してほしい。また、何をどこまで約束するのか、については、一方的に書き込むのではなく、目標などについて国民と共有する努力とそれを踏まえた書き方をしてほしい。その結果、プロジェクトとして書き込まれたことがらの合理性も備わるものと思われる。ビジョンは説得力・約束が重要である。
- 事務局：第1回会議での委員からのご要望に応え、今回、構成案を示した。PDCAサイクルや説明・目標設定をしていく事は大事な指摘だと認識している。第3章では、具体的に何に取り組むのか、誰が取り組むのかを協議しながら、わかりやすく記載していきたい。国民のみならずとの関係で、PI活動を含め、行政だけでやっているようなことにならないようにしたい。外国人問題の扱いは、既に大事なテーマになっている。そのため、多文化共生・外国人の位置付けは重要だと認識している。ただし制度面での取り組みについては、現在、国でも大きな議論がある中で、首都圏の場で制度やあり方を議論するのは難しいと思われる。  
また、ゴミ処理についても、極めて重要なテーマであるため、議論し、取り扱いたい。  
「新しい」の意味合いは、広域地方計画が21世紀を見通し立てられる概ね10年先の計画なので、少子高齢化やグローバル化など、大きく変革する日本・首都圏では、新しい首都圏の姿を目指すべき、という観点で、新しいという文言を入れている。
- 委員：「計画の失敗」という本がある。この本では「周辺の施策との不整合による失敗」が指摘されている。インフラ施策のまわりには、労働・環境など、さまざまなリンケージすべき問題がある。そのため、リンケージを鑑み、関係機関には計画を通じて、メッセージを出して欲しい。  
全国計画では具体的に書けなかった一方、首都圏広域地方計画では、臨場感が出てきた。広域地方計画では、必ずしも全国計画を踏襲しなければならない、ということではないため、首都圏ならではのキーワードを活かした目次構成としてほしい。最初は少々尖りすぎた記述でも良い。最初から記述が丸いと研ぎにくい。
- 委員：地域・コミュニティの「第2節」では、キーワードとして「地域づくり」が大切ではないか。

#### 4. その他

次回、第3回懇談会は、9月19日（水）10～12時半に竹橋のKKRホテル東京で行うこと、内容は引き続き各委員からのプレゼンテーションを行うことが連絡された。（以上）