

第2部 パネルディスカッション

公益財団法人アジア成長研究所 所長 八田 達夫 氏
中央大学大学院 経済学研究科 教授 山崎 朗 氏
ヤフー株式会社 地方創生支援室長 石田 幸央 氏
株式会社日本総合研究所 調査部 上席主任研究員 藤波 匠
モデレータ：株式会社日本総合研究所 副理事長 湯元 健治

(湯元) 皆さん、こんにちは。日本総合研究所の湯元でございます。本日、モデレータを務めさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

本シンポジウムにおける私どもの問題意識として、先ほど、牧田からのプレゼンテーションにもありましたけれども、大きく分けて二つございます。

一つ目は、地方創生と一口にいっても、やはり東京とその他の地方とは分けてしっかり考えていく必要があるのではないかということでございます。それからまた、同時に一口に地方と呼んでも、都道府県レベルから中核都市レベル、あるいは中山間地域、小規模な市町村、過疎地域、そういう所までさまざまな多様性があるということございまして、この創生戦略自体も地方のレベルによって当然違ってきてしかるべきであるということだろうと思います。

しかしながら、二つ目のポイントとして、いずれのレベルにおいても重要なことは、付加価値創出力、すなわち地域の魅力を生み出すパワーであると言い換えることもできますが、その付加価値創出力をいかに高めていくかということにおいては、いずれのレベルの地域でも抱えている課題は同じであるということだろうと思います。

今回、ディスカッションは、前半のパートで東京を中心に、それから休憩を挟みまして、後半のところは地方に焦点を当てて議論を進めていきたいと思っております。

まず、パネリストの先生方をご紹介します。私の右側にいらっしゃる方から順番に、公益財団法人アジア成長研究所所長の八田達夫先生でございます。

(八田) 八田でございます。よろしくお願いいたします。(拍手)

(湯元) 先生は、ご案内の通り、都市経済学に精通されて、政府の規制改革会議のご経験や、現在は国家戦略特区諮問会議議員をお務めになっていらっしゃいます。規制改革の大家でいらっしゃいます。

続きまして、中央大学大学院教授の山崎朗先生でございます。



湯元副理事長

(山崎) 山崎です。よろしくお願いいたします。(拍手)

(湯元) 山崎先生も、地方創生に関する政府の審議会などで大変ご活躍されていらっしゃる方ごさいます。最近では『東京飛ばしの地方創生』という、非常に独特な視点のすばらしい本をお書きになっていらっしゃいます。

続きまして、ヤフー株式会社公共サービス事業本部長兼地方創生支援室長の石田幸央先生でございます。

(石田) 石田でございます。よろしくお願いいたします。(拍手)

(湯元) 石田先生は、実際に地方に入られて、ヤフーの事業の一環として、ITを活用した地方創生ということで、さまざまなプロジェクトに携わっていらっしゃいます。今日は現場感にあふれたお話を伺えるものと楽しみにしております。

それから最後に、私ども日本総合研究所の藤波匠上席主任研究員でございます。

(藤波) 藤波でございます。よろしくお願いいたします。(拍手)

(湯元) パネラーとして加わらせていただいて、四名でディスカッションをしていただければと思っております。

それでは、早速でございますが、八田先生から、「東京の飛躍策」と題しまして、プレゼンテーションをいただきたいと存じます。

八田先生、よろしくお願いいたします。

(八田) それでは、「東京の飛躍策」についてお話ししたいと思います。

I. 東京と人口

最初に、東京一極集中とよく言われるのですが、本当にそうなのかということを確認しておきたいと思えます。

〔1. 「人口流入は東京圏だけである」は正しいか〕

パネル1は、1965年から今までの各都市の人口の伸びを示しています。

成長したことで有名な札幌・仙台・広島が非常に伸びていますが、これら地方の大都市に比べると、東京の伸びは大したことはないことがわかります。そしてここに、横浜だとか、千葉だとか、首都圏の100万都市をすべて入れたとしても人口の伸び率は大したことはない。やはり地方の大都市のほうが伸びている。

実際に何が起きたかという、一極集中というような、東京圏とその他という比較はほとんど無意味で、大都市と小都市の伸び率に大きな差が生まれたのです。実は、50万人以上の都市で1965年から今ま



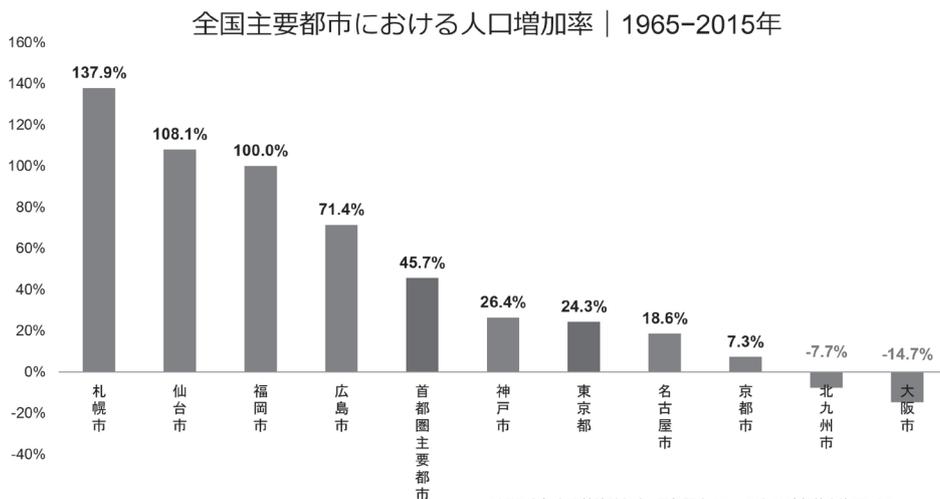
八田所長

東京の飛躍策

八田 達夫

アジア成長研究所 所長

1. 「人口流入は東京圏だけである」 は正しいか



で小さくなったところは、尼崎、大阪、北九州の三つしかありません。しかし尼崎は大阪の一部のようなものですから、要するに、50万人以上の都市で小さくなったのは大阪と北九州しかないのです。

ほかの大都市はみな大きくなっています。小さくなっているのは10万人以上の都市です。そこから人口を吸い取って大都市が大きくなってきた。大都市には、もちろん、自動車の時代になると、周辺から買い物に行くこともできますし、働きに行くこともできるので、周辺の小都市の存在意義がなくなっていったわけです。こうしたことが全国の大都市の成長の根本的な理由ですから、東京対その他という仕切りは、あまり意味がないのです。

東京都や東京圏の大都市への一極集中より、東京圏外の大都市のほとんどの方が人口増加率が高かったにもかかわらず、多くの方が「東京一極集中が起きている」と思っているのは、大阪が大きく衰退したためです。大多数の政令指定都市が成長したのに大阪が顕著に衰退した理由は次の通りです。1960年代までの鉄道の時代には、日本は、一つの本社機能都市だけでは大きすぎる国でした。例えば、1960年に北九州市から東京に行くには、蒸気機関車で片道20時間かかりました。往復で40時間です。これでは東京に本社を持つのは難しい。しかし大阪ならば片道8時間で行けましたから、夜行列車で行けます。したがって、九州や四国の事業所は、大阪に本社を持つのが自然でした。当時の大阪を中心とした西日本経済圏は、東京を中心とした東日本経済圏に勝るとも劣らない、大きな経済圏であり、また大阪は、それだけの重要な本社機能を担っていました。ところが70年代になり、東京からだいたい1日帰りで行けるようになると、大阪に本社を持つ意味が乏しくなり、大阪の本社機能を東京が奪うことになりました。

II. 東京低迷の原因は日本の低成長

次に、今東京が低迷しているということは、先ほどのプレゼンテーションがあった通り事実ですが、その理由は何でしょうか。

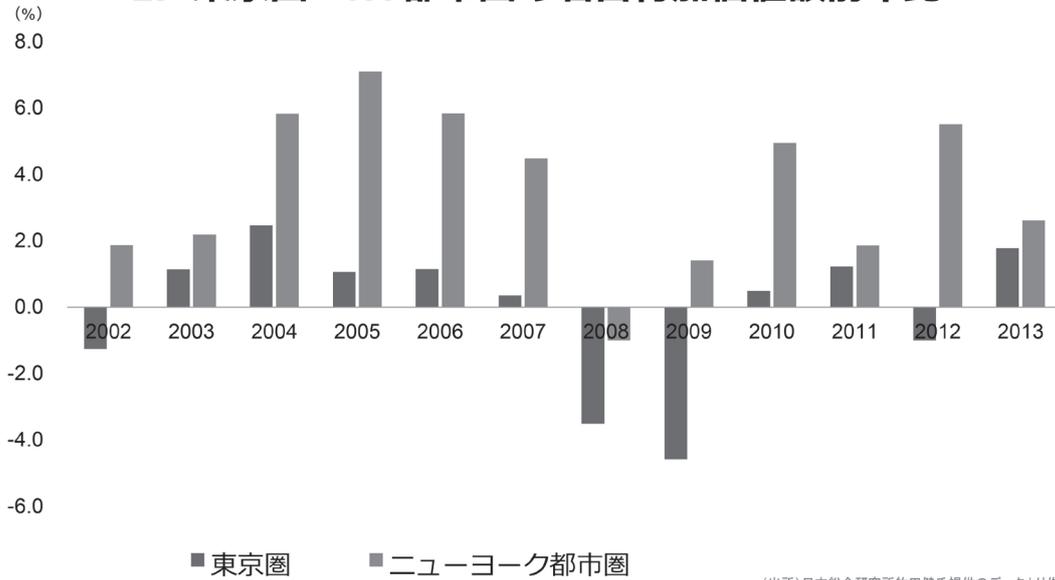
〔2. 東京圏・NY都市圏の名目付加価値額前年比〕

このパネル2は、先ほどの牧田さんのプレゼンテーションの図表からニューヨークと東京を取り出したものです。リーマンショックのときに東京は大変大きな名目付加価値額の落ち込みを経験しているわけですね。その後、ちょっと回復していますが、依然として低い。ニューヨークもリーマンショックのときにやはり下がっていますが、その後の回復が大きい。

これを見ると、明らかに、国全体の成長率が高いときに中枢都市は大きく影響を受けます。そして、日本は経済成長してないから、もともと東京の成長率は低い。そして、成長率が落ちるともっとひどくなります。ただしアメリカの場合、全体の成長が堅調であるため回復も早い。別に東京の低迷の話ではないでしょう。日本全体の低迷が、その本社機能を持つところに影響を与えているのだと言えます。

パネル3はこのことを直接的に示しています。

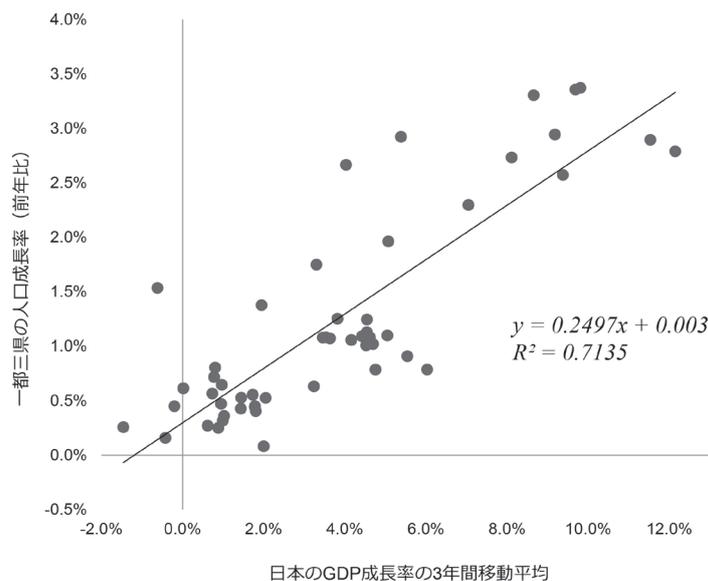
2. 東京圏・NY都市圏の名目付加価値額前年比



(出所)日本総合研究所牧田健氏提供のデータより作成。
 (注)東京圏は年度、それ以外は暦年。

3

3. 一都三県の人口成長率 (前年度比) と日本全体のGDP成長率 (前年比) | 1963-2014年



(出所)総務省統計局, 世界銀行

4

〔3. 一都三県の人口成長率（前年度比）とGDP成長率（前年比） | 1963-2014年〕

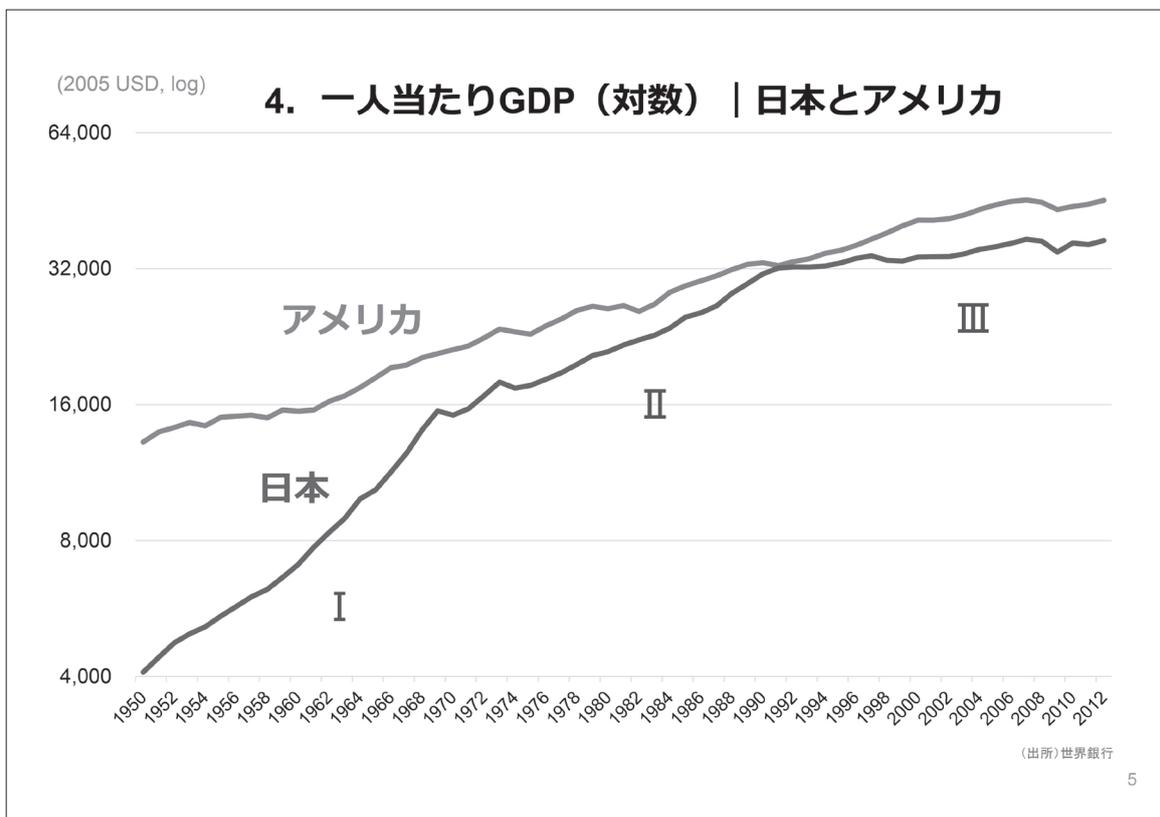
この図は、横軸に日本全体のGDP成長率、縦軸に首都圏の対応年の人口成長率を取ったものです。両者の間には、はっきりした関係があります。国全体の経済が伸びているときには、1都3県の人口も経済に対応して伸びる。これは、東京が経済活動の中心地であり、戦略を考えるヘッドクォーターの役割を果たしているということに他なりません。ところが、国の成長率が下がってしまうと、首都圏の人口成長率は0近くになってしまう。Uターンだとか、Jターンだといって、田舎に帰ってしまう人が増えるからです。民間の経済活動が停滞することによって、景気のけん引役が財政出動など政策的な刺激策に移るためでもあります。

Ⅲ. 成長から低迷へー74年以降低迷ー

次に、1974年以降の経済成長の低迷の原因を探る必要があります。1974年の大不況は、通常オイルショックと言われていますが、オイルショックという命名は甚だ不適切で、これは「国土の均衡ある発展ショック」と呼ばれるべきものです。すなわち、地方に再分配しすぎたために起きたショックです。

〔4. 一人当たりGDP（対数） | 日本とアメリカ〕

パネル4は、アメリカと日本の一人当たりGDPの推移を示しています。92年ころには一人当たりのGDPがアメリカとほぼ等しいところまで来る状況でした。縦軸は対数表示ですから、グラフの傾きは



成長率を意味します。アメリカはコンスタントな成長率で伸びています。日本の成長率は高度成長期に高水準を保ち、74年以降ガクンと下がりました。1992年以降は、マクロ政策の失敗によって、成長率はさらに下がっています。しかし、マクロ政策というのは、調整すれば何とかなるかもしれません。しかし、74年から始まった構造的な日本の成長率の低下は、原因を究める必要があります。

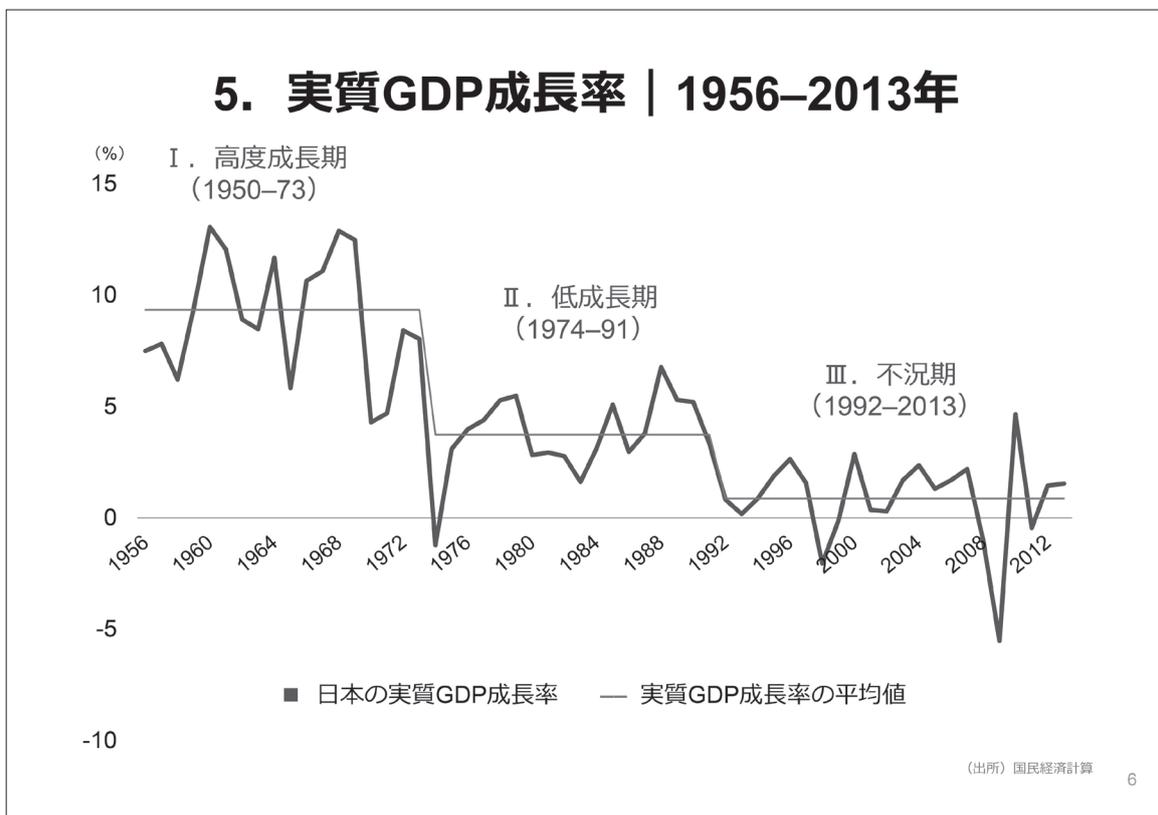
〔5. 実質GDP成長率 | 1956-2013年〕

パネル5は、今申し上げたことを成長率のグラフで示しています。このグラフから、成長率のはっきりと3段階になっていることが分かります。オイルショックと言われたところでガクンと下がっている。その後、あまり回復しないで、91年からマクロ政策の失敗でぐっと下がっていったわけです。

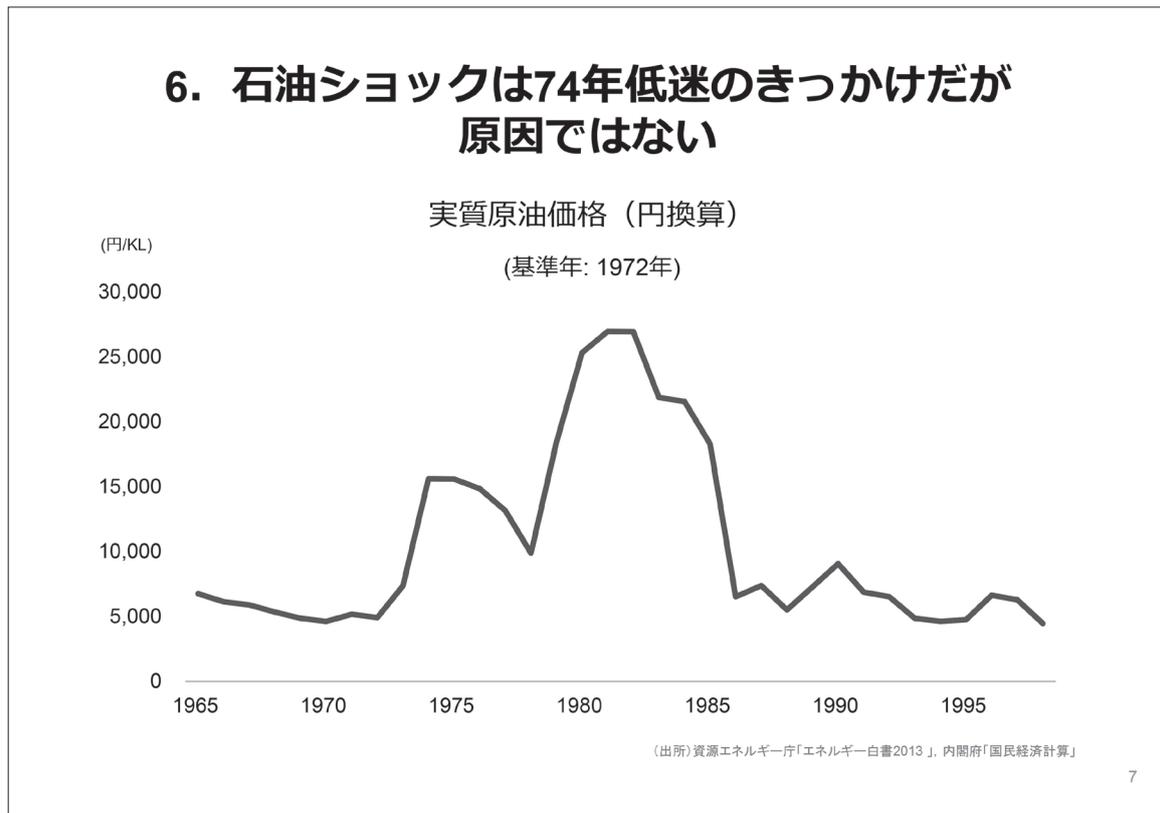
オイルショックが原因だと言われるのですが、パネル6が示すように、日本円で見ると、いったん急騰した石油の値段は、ほどなくして下がっています。

〔6. 石油ショックは74年低迷のきっかけだが原因ではない〕

ですから、石油の値段だけでは、日本の経済の低迷を説明することはできません。もっとほかの原因があると考えられます。



6. 石油ショックは74年低迷のきっかけだが原因ではない



IV. 低迷の原因

〔7. 大都市圏の人口流入の減少〕

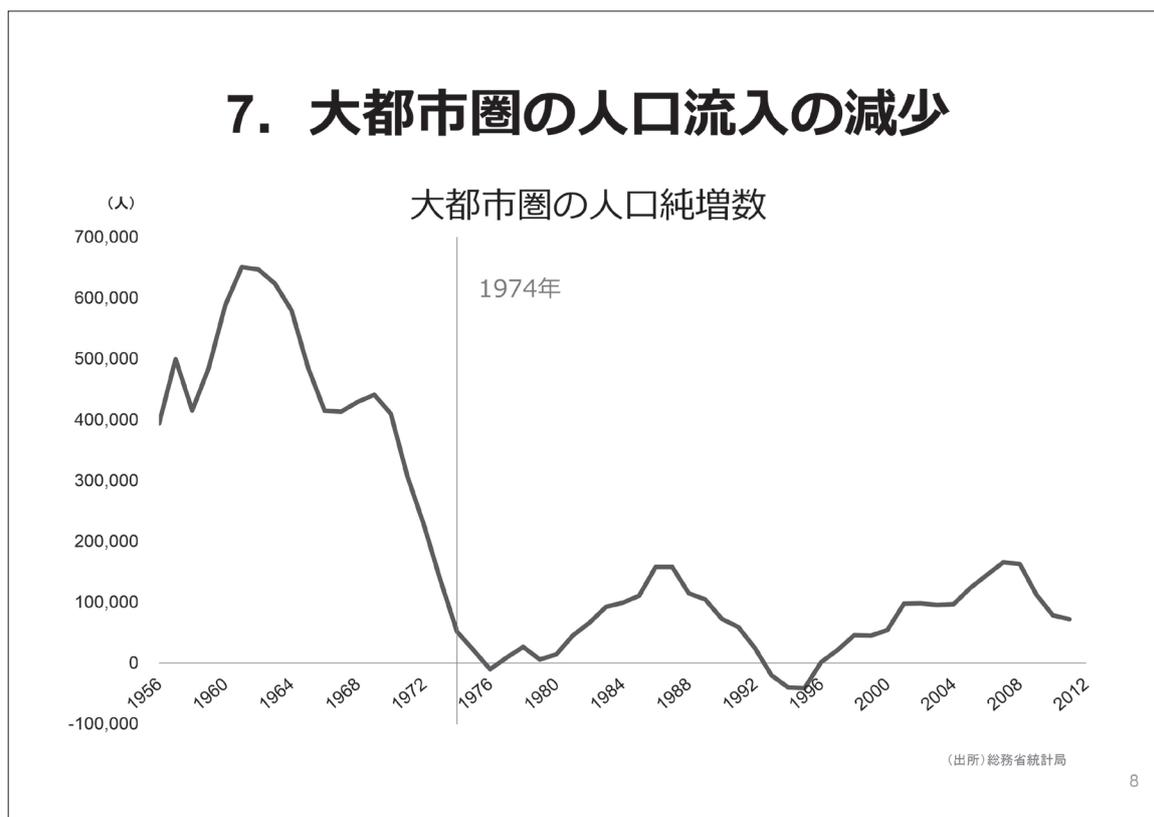
このパネルは、3大都市圏の転入超過数を表しています。パネルで「大都市圏」というのは、名古屋、東京、大阪の3大都市圏のことです。3大都市圏へのそれ以外の地域からの人口流入は、1974年以降は低迷しています。ピークには1年に70万人近くが動いていました。平均の仕方にもよりますが、荒っぽく言えば現在は6万人ぐらいと言えますから、3大都市圏への人口流入は10分の1に減ったわけです。

そうすると、高度成長の時代は非常に低い生産性の地方から高い生産性のところに人が移ったため、日本全体が成長できたと考えることができます。ところが、近年は生産性の低いところに人がとどまったままであるため、日本全体の成長が止まってしまった。その原因は何かというと、「国土の均衡ある発展」という思想にもとづいた政策によって、強烈な再分配を生産性の高いところから低いところにしたからだと見るすることができます。

今、私が言ったのは、随分一方的ではないかと感じられるかもしれません。日本経済の成長が止まったから、人口の流入も減少したのではないかというふうに見られるかもしれません。実はそうではありません。やはり政策的に国土の均衡ある発展ということで再分配を始めたために、成長が止まったと考えるべきだと思います。

その理由は、地方への再分配の政策が月並みなものではなく、大変な規模であったということです。その全体像は次の通りです。

7. 大都市圏の人口流入の減少



[8. 大都市から地方への再分配政策]

まず、米価維持というのをやりました。農家から米を高く買いとって、それを安く消費者に売る。その補填は全部、大都市で上げた財政によって賄うという政策を、1960年代後半から70年代にやりました。当時、米や国鉄などが3K問題と言われたあの時代のことです。

米には、今でも778%の関税がかけられていて、外国での流通価格よりも高い状態です。さらに、米の値段を高く維持するために、減反政策をやっています。それを食料自給は大切だと言う役所がやっているのだから皮肉です。大変な再分配政策を地方に対してやっているわけです。しかも、米作の大半の人は専業農家ではなく、兼業ですから、この再分配は、地方に住んでいる人が大都市に移動してこないようにやっている面があります。

次に、財政について考えてみましょう。地方交付税の規模が非常に大きくなっています。このほかに、地方交付税とは異なる枠組みの補助金というものもあります。この場合、地元負担はあるものの、その一部も地方交付税で補てんされる仕組みになっている。したがって、地方への再分配機能は自ずと大きくなります。

それから、工場等制限法というのをつくって、東京と大阪の都心で工場や大学をつくらせないようにした。それから、容積率の制限もした。すべては地方のためにやったことで、東京・大阪から地方への再分配と見ることも可能です。

こういうことをやったけれども、何より大きいのは公共投資です。

8. 大都市から地方への再分配政策

1. 米価維持政策
 - a. 財政支援（米の政府買入量による米価政策）
 - b. 778%の関税
 - c. 減反政策
2. 財政
 - a. 地方交付税と補助金による再分配
 - b. 「ミニ東京」都市創設の試み
— 新産業都市（70年代）・テクノポリスなど
3. 規制
 - a. 工場等制限法
 - b. 容積率の規制
4. 公共投資

9

〔9. 東京圏に対するその他地域の一人あたり行政投資額の比率〕

パネル9は、東京圏に対するその他地域の一人当たりの行政投資です。折れ線が上に行くほど、東京より地方の方が、一人当たりの行政投資額が多いことを意味しています。60年代は、地方の一人当たりの公共投資が、東京圏に比べて少なかったことがわかります。ところが、74年を超えると、はるかに地方のほうが一人当たりの公共投資が多くなりました。

60年代には、明らかに大都市で公共投資が必要でしたから、地方よりも一人当たりでははるかに大きな公共投資を大都市に対して行いました。75年を過ぎると、逆な動きです。では地方で公共投資が本当に必要だったのかというと、実は一種の失業救済みたいな形で、地方の農民に仕事を作るために積極的な公共投資を行ったわけです。再分配のためだったのです。

ここまでで、政府が人口移動をいかに人工的に抑制したかが明らかになったと思います。

V. 集積の利益

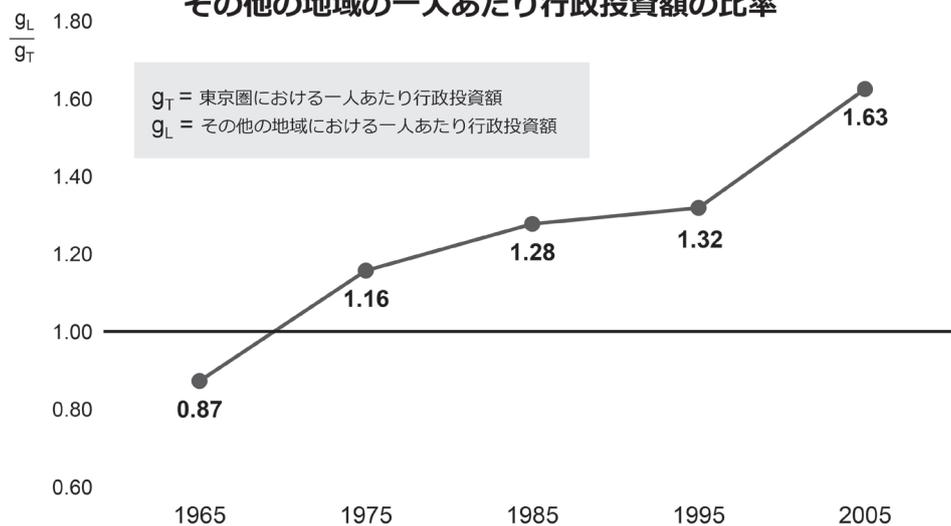
都市というのはなぜ存在するかというと、集積の利益があるからです。それは次のようなものです。

〔10. 集積の利益の要因〕

まず都市では、フェース・ツー・フェースコンタクトが安くできます。集積があれば、情報を簡単に得られるわけです。例えば大手町では、歩く範囲だけでも1日に10件のお客さんに会うことができます。

9. 東京圏に対する

その他の地域の一人あたり行政投資額の比率



出所: 総務省「都道府県別行政投資実績報告書」、国勢調査
備考1: 東京圏とは、東京都・神奈川県・千葉県・埼玉県である。
備考2: 1965年の沖縄県についての行政投資額データがないため、1965年については、「東京圏以外」の合計額に沖縄県を加えていない。

10

10. 集積の利益の要因

- ① 情報 → 集積が集積を呼ぶ
 - 大手町 vs. 渋谷
 - 大手町に本社がある大企業
- ② オフィス機能サポート業
- ③ 交通

11

ところが渋谷だと、車や地下鉄を使っても3件しか会えない。となると、同じ高給を食んでいるサラリーマンの生産性がまるっきり違います。たくさんの人に会える地点に価値があるから、多少高い家賃を払ってもそれに見合うメリットが見出せるのが、集積の利益です。集まれば集まるほど、短い時間にたくさん会えるようになります。

それから、大手町に本社がある企業は、他社と接触する機会が多いことがメリットとなる金融業やメディアなどです。例えばソニーとか、トヨタとか、ホンダなどの製造業は、必ずしも大手町にオフィスを持っているわけではありません。一方、人に会うことが必要な会社は、集積している地点ほど有用となるわけです。

また、集積の結果、会社やオフィスをサポートする企業、例えば国際的な弁護士事務所、会計事務所、それから、エレベータやコンピュータの保守関係の会社等が充分発達することも、東京の利便性を高めます。

しかも交通は、羽田からは全国各地へ非常に頻繁に行くことができます。

都市の集積の利益を実際に測定したのが、以下の2本の論文です。実際にどのぐらいの集積の利益があるかというのを金額換算しています。

[11. 集積の利益の計測]

11. 集積の利益の計測

- 八田達夫・唐渡広志
「都心のオフィス賃料と集積の利益」
(季刊 住宅土地経済, No. 33, 夏季号, pp. 10-17, 1999)
- 上田浩平・唐渡広志・八田達夫
「大都市の集積の利益 — 東京は特殊か」
(八田達夫編『都心回帰の経済学』, pp. 25-40, 日経, 2006)

VI. 混雑対策

では、東京などに企業が集積することの弊害は何かといえば、「混雑」です。混雑とは、「需要量が供給量を超えているときに、それを調整する価格パラメーターがない」という状況のことです。

したがって、その調整をする価格パラメーターをきちんと導入すれば、混雑は解消します。そのためには、オフィス賃料がきちんと上がる、それから地代が上がるということが必要です。しかし、日本は今でも借地借家法の影響があって、地代が十分上がりません。だから、新しく入ってくる人には不利で、前からいる人には得という状況があります。結果的に、かなり無駄なものが残っています。そのため、本当に有能な新しいものが入ってこないわけです。ただし、地代が十分上がるようにした場合には、他方で土地税を整備して経済レントを国が吸収することも必要です。

もう一つ重要な価格パラメーターは、混雑料金です。例えば、鉄道が朝のピーク時に混雑するなら、その時間には高い料金を設定し、オフピーク時は安くすれば良い。ピーク時の朝7時、8時だけ高い料金設定にすれば、料金の安い5時や6時に電車に乗り、都心で朝ご飯を食べたり、スポーツジムにも行くようになりたりします。今でも丸の内のDEAN & DELUCAに朝7時くらいに行くと、多くの人が英語や法律を勉強したりしていますけれども、これがもっと早い時間でも繁盛することになるでしょう。

以上をまとめると次のようになります。

[12. 良い混雑対策]

料金さえ変えれば幾らでもフレキシブルに混雑を解消できるのに、それを一切やらないで、都市への移住の制限をしようとするとか、国土の均衡ある発展とかいって田舎にお金を再分配したり、容積率を制限してしまうというのは、まことに無駄の多い方法だと考えざるを得ません。地方の利権への配慮がこういう思考停止を招いているのでしょう。悪い混雑対策を列挙すると次のようになります。

[13. 悪い混雑対策]

VII. 東京に必要な改革

東京の主な弱みは、以下のようなものです。

[14. 東京の弱み]

弱みを克服するための方策をまとめると、次のようになります。

[15. 弱みを克服する政策]

まず、容積率規制の合理化や民泊を自由化することによって、床面積の不足を解決することが一つです。

次に交通を改善する必要があります。とくに、東京における道路の立体交差の建設や、踏切の立体化などの交通投資が考えられます。Uberの採用や羽田の改革は、後で詳しく説明します。

また、国際性に関しては、医者・弁護士の日本での営業が本当にしにくくなっていますから、規制緩

12. 良い混雑対策

① 賃料の上昇

- 土地税を併用

② 混雑料金

- シンガポール式の、自動車への混雑料金
- ワシントン式の、公共交通機関への混雑料金
- SUICAが可能にした、連続的な変動混雑料金

- 山鹿久木「通勤の時間と疲労費用の測定と混雑料金の算出」
(八田達夫編『都心回帰の経済学』, pp. 147-164, 日経, 2006)

13

13. 悪い混雑対策

① 移住規制

② 地方への補助政策

③ 容積率規制

14

14. 東京の弱み

- ① 床不足
- ② インフラ不足
- ③ 国際性の不足
- ④ 待機児童
- ⑤ 雇用規制

15

15. 弱みを克服する政策

- ① 容積率規制の合理化 + 民泊の自由化
- ② 交通改革： 交通投資・Uber・羽田と新幹線
- ③ 外国人が住みやすくなる規制改革
 - ・ 医者・弁護士の国際化
 - ・ クールジャパン人材の国際化
 - ・ インターナショナルスクールの正規学校化
- ④ 保育士の既得権打破による待機児童数の減少
- ⑤ 有期雇用の更新可能化・金銭解雇可能化

16

和をする。ほかにも、外国人が住みやすくなるためのいろんな規制緩和の余地があります。

それから、東京ではとにかく待機児童の解消が必要です。これも保育士の既得権を守るためにそういう状況になっているだけで、これはかなり解決し得ると思います。

さらに、外国人が日本に入ってこようと思うと、雇用規制が厳しいのが現状です。これにも対応すべきです。

最後に私の話の全体をまとめると、次のようになります。

[16. まとめ]

結局、ここで展望した東京を繁栄させるための改革は、実は、東京がよくなるだけではなくて、日本全体の発展につながるのです。東京の繁栄が日本全体の成長率を押し上げる。それがさらに東京を発展させるという好循環を生むことになります。日本全体の成長のためには、東京の発展が肝だと考えております。

どうもありがとうございました。

16. まとめ

これらの改革は

- 東京を繁栄させる。
- 日本全体を発展させる。
- それが、さらに東京を発展させる。

(湯元) 八田先生、どうもありがとうございました。(拍手)

では、他のパネリストの方々にご質問をしたいと思います。一つは、弊社から東京の復活に関して、結論的には金融や情報サービス、企業向けの非常に高度な専門サービスなどの付加価値創出力がほかの海外主要都市と比べて弱いという問題提起をさせていただいたと思いますが、その点についてはどのようにお考えになるかということ。

それからもう一つ、今の八田先生のプレゼンテーション、さまざまな角度からいろいろとおっしゃっていただきましたけれども、地方への再分配が行き過ぎていたというようなご指摘や、これまで規制緩和に取り組んできているにもかかわらず、依然として各所に規制が根強く残っていて、それが東京だけではなく、日本全国の発展の阻害要因になっているといったようなご指摘をいただいたと思います。こういった点につきましてコメントあるいはご意見を少しいただければと思います。

まず、山崎先生からいただけますでしょうか。

(山崎) 八田先生から大変刺激的なご報告がありまして、国土の均衡ある発展ということで、国土審議会ですらやってきた私は大変耳が痛いところもありましたが、一つは、東京一極集中という言葉はどう定義するかによりけりだと思います。今、正直申しまして、3大都市圏のなかでも東京圏だけしか人口は社会増していませんので、人口の社会増という観点から見れば、東京圏に一極集中ということは言えると思います。

八田先生がお使いになった統計は、東京圏だけではなく、福岡市、札幌市などの地方中枢都市も人口流入ということでしたが、これはあくまでも市でありまして、もう少し、例えば東京圏を1都3県とするならば、九州や北海道という地域単位で比較する必要があります。北海道や九州は、社会減でありますし、人口増加率もマイナスです。都市への人口集中が生じているというのは、確かに八田先生のおっしゃる通りだと思っております。

もう一つの問題点は、仙台市や広島市のように周辺自治体を合併している都市もありますから、人口増加率はその分加算されている点にも注意が必要です。

人口の出生率の問題は八田先生の参考資料(P75)のなかにございましたが、私もこれは一つ重要なポイントになると思っております。実は、東京圏に人を集めると出生率が下がるという議論があるのですが、今、全国のなかでも出生率が上昇しているのは東京です。とくに千代田区、港区の出生率は、札幌市や福岡市よりも高くなっています。東京という世界都市を、ビジネス都市という観点からだけではなくて、生活都市としての魅力を高めることで、ビジネス都市としての魅力をさらに高めるということにもつながっていくと思います。八田先生のおっしゃる通り、ニューヨークの都心居住のような方向性に向かうのだらうと思っております。

人口移動の問題で考えなければいけないのは、1960年代というのは、金の卵と言われていた時代ですから、16歳の若年層から地域間移動していたという点です。人口が多い団塊の世代が1960年代以降三大都市圏に流入してきたのですが、今は18歳人口が110万ぐらいになっていますので、そういう意味では、移動する人口の層にだけ着目すると、比率的にはそれなりに大都市圏や地方中枢都市に若年層は流入しているというのが実態です。

ただ、八田先生がおっしゃる通り、1970年代後半に3大都市圏が初めて社会減になるという事態が起こったわけですが、これは低成長と密接に絡まり合っておりまして、地方の時代というように言われました。3大都市圏、とくに東京の成長率が落ちて、地方に人々が戻り、あるいは地方に定着したわけですが、地方の時代が望ましかったかどうかというのは、再検討の余地があると思います。

最初の牧田さんのご報告もありましたが、金融と情報をどうするかということが課題となっています。東京と福岡のデータを見ればわかるのですが、第3次産業比率の高いところほど社会増になっている。ところが、生産性はあまり伸びていません。これは、福岡と東京とも同じです。福岡と東京は非常に第3次産業比率が高いわけですが、一人当たり付加価値は上がっていない。

日本の場合、対消費者サービス業が増えているものの、労働生産性が低い状況にある。労働生産性が低い産業にヒトが集まっているという事態が起こっています。東京でも観光事業（飲食・ホテル）や宿泊関係が増えてしまっていますが、やはり東京は地方都市と全く違う役割を担うべきであり、その一つが国際金融であることはまちがいありません。

東京の国際金融都市化を実現するのは、生易しい課題ではありません。一つひとつ産業を振興させていくという産業政策で実現できるものではありません。まずは、日本全体が貯蓄指向から投資指向へと国民の意識の改革を進めない限り、東京に金融機関を誘致するという政策を打っても、実現しないでしょう。

最後に1点だけ、最後に八田先生のおっしゃっていた東京の問題をどう解決するかというなかに空港の問題がございました。私も、今、日本産業プロジェクト協議会で羽田と成田を中心とした空港の容量の調査に着手しています。恐らく成田にはもう1本、間もなく建設に向けての動きが始まると思いますが、羽田にもう1本できるかどうかというのが大きな課題であると同時に、やはり今ある米軍の使用しているような空港を含めた、首都圏全体のなかで空港をどう利活用していくかということが課題となるでしょう。

これはロンドンやニューヨークを考えてみたらわかるのですが、複数の空港をうまく活用して、都市の魅力を高めていくことを考える必要があります。そのなかにアクセス問題というのがあります。そして、羽田の容量が抑えられていたということが、これは八田先生もちょっとおっしゃっていましたが、地方の振興の面からみても、大きな阻害要因になったわけです。羽田枠、すなわち羽田便が飛ばないということが、地方の振興を抑えていた面がありました。最近、ようやく羽田の離発着枠が増えたことによって、奄美大島などの離島にも、羽田からの直行便が入ってきました。離島の活性化に東京の力を注入できるようになってきているという新しいおもしろい動きもあると思います。

(湯元) 山崎先生、大変ありがとうございました。多様な角度からご指摘いただきました。

続きまして、石田先生に、民間でビジネスに携わっているお立場からこの問題をどのように捉えるかということをお話いただければと思います。

(石田) 八田先生のマクロな視点で捉えられているなかで、4、5枚目のスライドにおいて日本の成長率を第Ⅰ期、第Ⅱ期、第Ⅲ期で示されているうち、Ⅲ.不況期と言われているところが、実は、ITとイ

ンターネットが出てきた時期と重なっています。

私たちの会社（ヤフー）が設立されて20年になります。ヤフーの出現は、インターネットがはやり始めた時期に重なりますが、それ以降ずっといわゆる不況期であったわけです。全然自慢できる話ではありませんが、それでもインターネットの業界にいる私たちヤフーは、何とか増収増益を図ってきました。こういう不況期にあって、インターネットがどのように社会に貢献しているか、ということがメッセージとして出ているのかなということを感じました。

話が少し飛んでしまいますけれども、子どもの出生率のところで、港区および都心の周辺で出生率が上がっているというデータがありましたけれども、港区さんは子どもに向けた施策をいろいろ打ち出しておられます。そうすると、そこに人が集まってくるという傾向が出てきます。施策が成功しているということですが、結局より暮らしやすいところを求めて、子育て世帯は流れているということです。

そして、移動に関して「混雑」のお話ができました。シンガポールでは、自動車の通行に関して、時間帯で料金が異なるような仕組みが導入されています。それによって、混雑の緩和をしているのです。そのように時間によって料金を変えることで、都市部の混雑は緩和されるかもしれませんが、そこから流れが変わって、別の地方に流れた場合、どのような影響が出るのかといったことについても、興味があります。移動の制限や規制による効果については、私もこれから勉強していきたいと思います。

そして、地方と東京圏の差で最も大きな問題は、教育だと思います。地方に行ってみると、とくに小中高のレベルで教育の格差がかなりあることを実感します。例えばプログラミング教育というのが2020年に必修化されるというなかで、地方都市だと全くプログラミングの教育が受けられない状況です。

そのため、東京の人はうらやましいと言われますが、かといって、地方の子どもたちが生き生きとしていないかという、決してそのようなことはありません。どっちのほうがいいのかというのは、価値観の問題であり、豊かさをどう感じるかという議論であって、そこに、今、私は答えを持っているわけではありません。

（湯元） ありがとうございます。

藤波さんのご意見をお願いいたします。

（藤波）〔3. 一都三県の人口成長率（前年度比）と日本全体のGDP成長率（前年比） | 1963-2014年〕

八田先生の資料（パネル3）を使って、私の考えるところをご説明させていただきたいと思います。



藤波上席主任研究員

横軸にGDPの成長率、縦軸が1都3県、東京圏の人口成長率をとってあります。右肩上がりになっており、一見、整合性があるわけですが、とくにバブル崩壊以降にだけ注目してプロットすると、恐らくプロットは直線の上の左寄りの辺りに集中してくると思います。

これが意味しているのは、東京圏には、人口が入ってきている割に、日本全体の成長につながっていないということです。

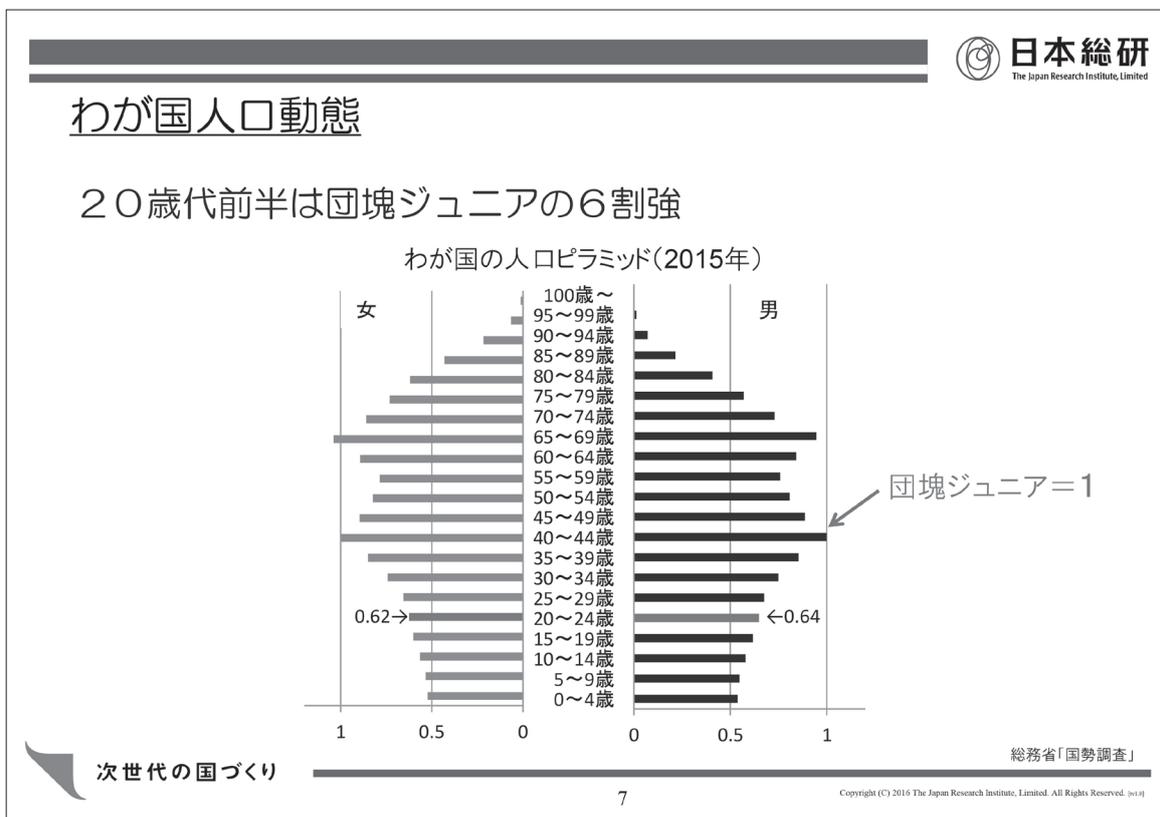
どうしてそういうことが起こるのでしょうか。今、この状況で、東京にどんどん人を集めたとしても、本当にそれが成長の源泉になるのかと

ということについて、私はやや懐疑的に思っているところがあります。バブル崩壊以降、とくに若い世代がなかなかいい仕事につけずに、いわゆるロスジェネのような形で長く放置されてきたという問題もあります。最近、少し雇用環境はよくなっていますが、やはり若い世代、本来はイノベーションなどによって社会を変えていく力を持った若い人たちが、なかなかその力を発揮できないという状況について、私はかなり問題があると思っています。

次に、お手元には配布しておりませんが、私の資料で説明をいたします。

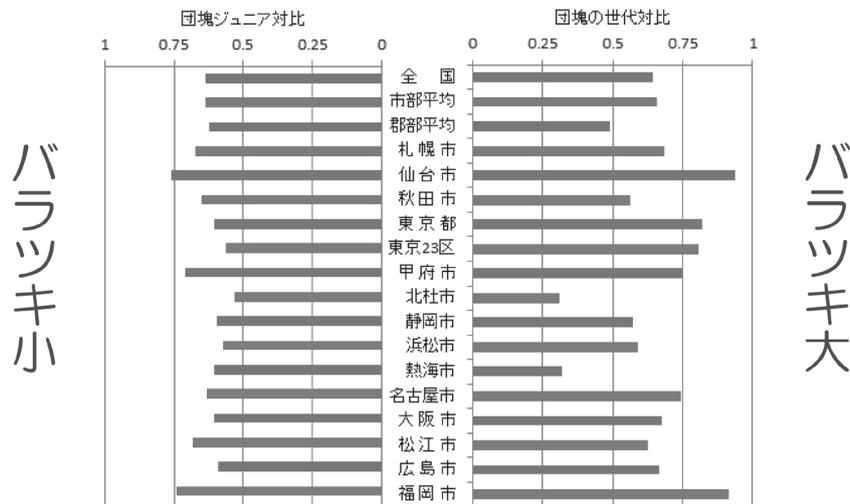
〔わが国人口動態〕

これは、日本全体の人口ピラミッドです。少し手を加えてあり、男女で分けたうえで、今、日本で一番人口ボリュームが大きい団塊ジュニア（40～44歳）を1としています。男女別に団塊ジュニアの人口を1とすると、その他の5歳刻みの各世代の構成比を見ることができます。例えば若者の世代というと、20歳代前半を例として取り上げると、男性ですでに0.64しかいない。女性で0.62ということは、圧倒的に若い人たちが少ないことが分かります。一般的に少子高齢化というように言われて、私たちは何となくそれで納得しているところがあるわけですが、わずか20歳ぐらいの差しかないのに、実は、6割強しか若い人はいないわけです。日本は、東京も若い人はいないし、地方も若い人がいないという状況です。ですから、ある特定の年齢層をどこかに集めれば世の中の諸課題が解決する、というふうには考えないほうがいいと思います。



都市部の若い世代の割合

20歳代前半の人口比（対団塊ジュニア・対団塊の世代）2015年



バラツキ小

バラツキ大

次世代の国づくり

総務省「国勢調査」

先ほどの八田先生の資料で、最後のまとめのところ、弱みを克服する政策ということで幾つか指摘がありました。その通りだと思いますが、大雑把に言えば、規制緩和に類することが幾つも見られていました。さらに、最近のはやりではイノベーションとか、そういったことだと思います。

ただ、これはやってないわけではありません。今の若者たちにイノベーションの力がないかという、決してそのようなことはなく、それぞれ新しい発想を持っているはずで、あるいは規制緩和も八田先生などを中心に、長きにわたり、さんざんやってきています。では、それによって、私たちの社会は変わったかということをお聞きしてみてください。実は、ほとんど何も変わってないのではないのでしょうか。諸外国に比べると、そのスピードが遅いのではないだろうか。

少子高齢化に起因する問題で一番恐れるべきは、まさにここにあるのだと思います。要は、人口構成が高齢化していくことによって、社会が極めて保守的になってくる。社会の変革を恐れている、嫌がるようになってくるということですね。少し厳しい言い方をすれば、年配者は、自分たちがつくってきた社会というもののうえにあぐらをかいていれば、そこにいる間は非常に快適に過ごせるわけです。けれども、若い人たちの持っている新しい力とかイノベーションの力を封じ込めてしまっているのではないかと考えております。

一言でいえば、高齢に偏った人口構成が、社会の変化に対して不寛容になっているということではないかだと思います。私は、今、規制緩和、イノベーション、それぞれ必要だと思います。ただ、そういった社会の変化というものをどのようにしたら社会に実装できるのか、表に出していけるのかということ

を考えていくべきだと考えております。その手段など、具体的なことについては、後ほどお話をしたいと思えます。

(湯元) ありがとうございます。次のテーマに移る前に、八田先生、これまでの御指摘に対するコメントがありましたらどうぞ。

(八田) ありがとうございます。

まずパネル1が自治体合併の影響を受けているのでは、という御指摘がありました。このグラフでは過去の人口も現在の市域で測った人口変化を示しています。したがって、合併の影響を除外していません。それでも都市ベースでは、一極集中は起きていないのです。

次に、第3次産業のなかで金融が伸びてないという点については、さきほどの牧田さんのグラフでも、ロンドンに金融の比率が高いけれども、ロンドンに比べるとパリは少ないわけです。要するに、時差の関係で、世界には三つのグローバル金融都市が必要なわけです。ニューヨークとロンドン、それからもう一つ、アジアに必要となります。その地位を、現在東京とシンガポール、香港や上海などが競争し合っているわけです。そこで勝つためには、ただ金融の話ではなくて、1番重要な話は、日本経済全体が伸びるかどうかが、だと思えます。私は勝てると思っていますけれども、それには日本経済全体を伸ばす必要がある。

それからイノベーションの進行が日本経済の活性化のために必要だというお話がありました。日本におけるイノベーションの欠如が大学におけるIT教育への投資の圧倒的不足によって引き起こされている側面を指摘したいと思えます。私はアメリカに1960年代から80年代までおりましたが、そのころのアメリカの工学部の学生の多くはアジア系でした。アメリカ人の本流の人たちはみんな、ビジネススクールに行ったり、医学部に行ったりして、エンジニアリングというのはアジア人がやるというような感じでした。その分野には、それほど力を入れているという印象はありませんでした。ところが、今や、ITに関してはアメリカは積極的にカネをかけるようになっています。

日本は60年代、科学技術の発展として大学に膨大なカネをかけました。それが今のノーベル賞に結実しているわけですが、その後、そのメカニカルエンジニアリングの先生たちが国内の大学を全部占拠して、そして、後の世代の新しい人たちを迎え入れようとしていません。ですから、これは雇用の問題でもあるわけです。要するに、古めかしいものが支配して、新しいものが入ってこられない。あのときにやったぐらいの大規模なカネの投資を教育にやるべきです。これは東京、地方の話とまるっきり別です。しかし、人材というのは、やはり一種の公共財ですから、そこへの投資は必要だと思えます。

(湯元) 時間の関係もございますので、次のテーマに移りたいと思えます。

今ご指摘になったように、これから東京が国際都市としてニューヨーク、ロンドン、パリ、そういったところと熾烈な競争をしていく必要があるわけですが、どういう分野をターゲットにして、どんな戦略を具体的に描いていくか、ということが問われることになると思えます。八田先生の資料に、東京の強みというポイントも入っていたかと思えます。その強みがどこにあるのかということを確認しつつ、

どのように戦略に結び付けていくのか。この点について、ぜひ八田先生にお伺いしたいと思います。

(八田) グローバル都市の性能は、どれだけ集積のメリットを活用出来るかに懸かっています。

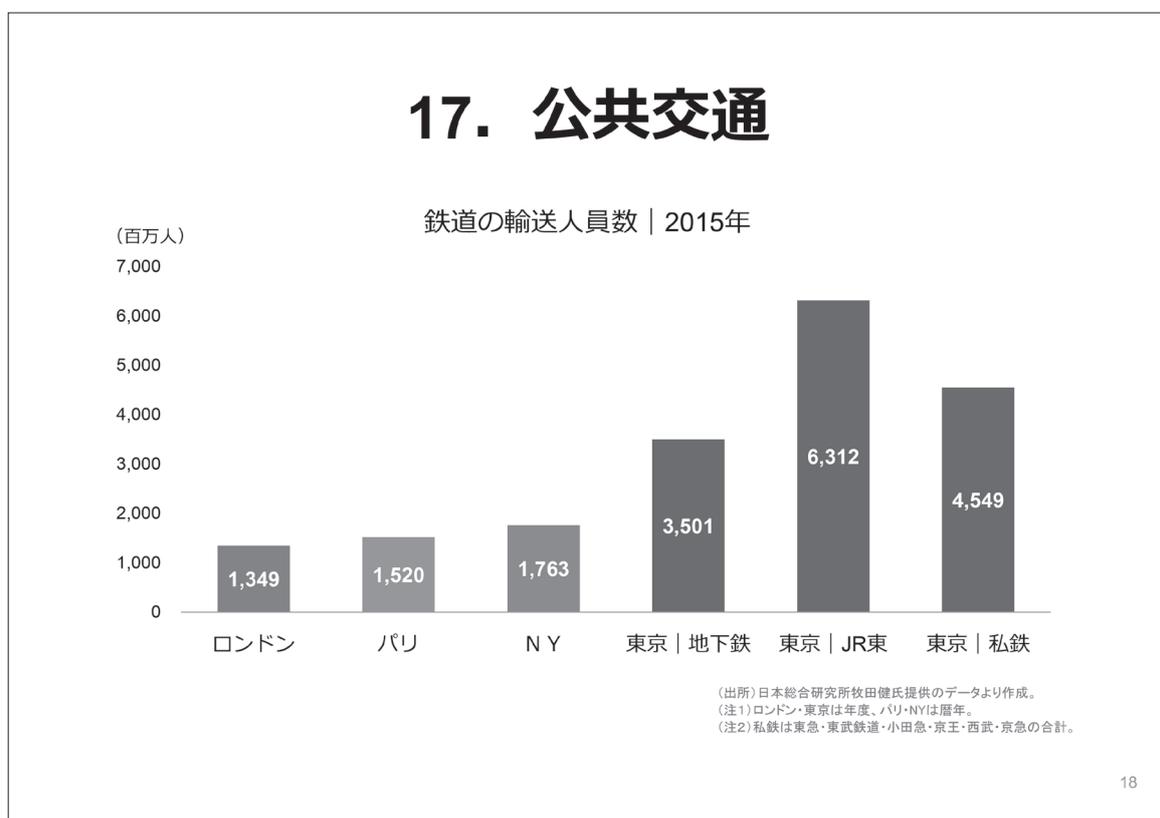
その観点から、東京の圧倒的な強みは、通勤鉄道交通ネットワークでしょう。これが、自動車依存を下げています。すなわち高度集積が可能な都市インフラが整備されています。パネル17は、世界の大都市の鉄道の輸送人員数を比較したものです。

[17. 公共交通]

地下鉄だけ見ても、東京は他都市の倍以上の乗客数規模ですが、JRや私鉄を入れると圧倒的な差です。ニューヨークは、ニューハイブラインのような通勤鉄道は、あるにはありますけれども、やっぱり地下鉄ですよ。それ以外の鉄道はそんなに大したことはありません。ですから、モータリゼーションの前に発展した日本というのは、通勤鉄道に関する大変な輸送力を持っていて、これが何よりも強みだと思います。

ということは競争諸都市に比べてはるかに高い就業者密度と、居住者密度を実現できる潜在力を有しています。

就業者密度に関しては、マンハッタンとそれほど変わらないぐらい東京も高度化しています。パネル18が示す通りです。



[18. 東京・マンハッタンの労働人口密度]

2000年以降、抜本的な建築規制の緩和によって、丸の内、大手町、六本木などの都心に大々的に高層のオフィスビルを建てたことが功を奏しました。しかし自動車通勤に頼らない東京は、マンハッタンよりさらに高度な就業者密度を達成しうる将来性を持っています。

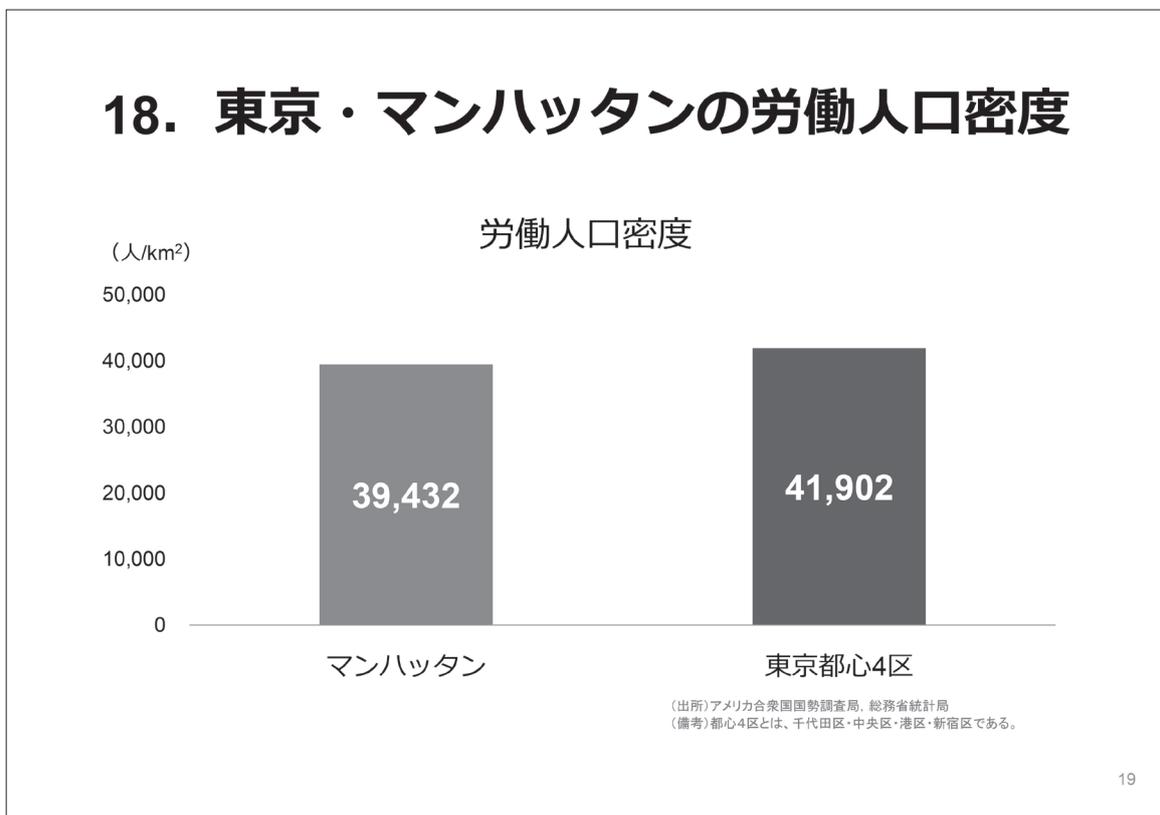
一方、都心部には居住者向けのマンションがありません。大手町と丸の内と有楽町、「大丸有」というけれども、ここに一軒もマンションがないわけです。そのため、夜間の人口密度が大変低い水準となっています。パネル19が示す通りです。

[19. 東京・マンハッタンの人口密度]

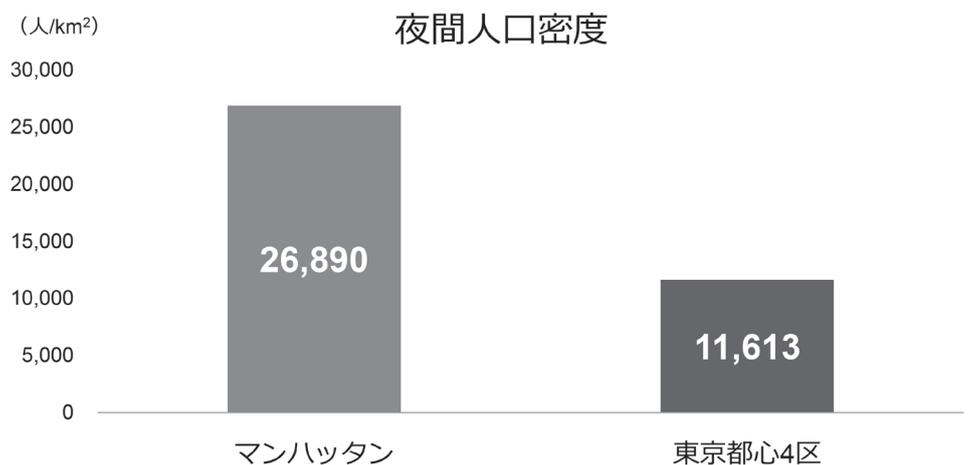
これは、都心の容積率が足りないから賃料が高止まりし、そんな賃料ではマンションは採算に合わず、建てるのはオフィスビルだけになるということです。高さを稼ごうとすれば、千代田区が反対する。基本的に、こうした規制は何とか緩和していくべきだと思います。

すなわち、都心居住の余地があるということです。住宅向けのマンションを供給すれば、外国人も住みやすいまちにできるということになります。それが東京の強みです。

それから、都心に極めて近い羽田空港の拡張性があることも東京の強みです。これ以上羽田空港を拡張すると、東京港への航路を狭めてしまいましたが、東京港を諦めて、横浜港に集中すれば、羽田は幾らでも拡張できる。だから、その決断をどこかでする必要があります。一つの国で二つも三つも大きな港



19. 東京・マンハッタンの人口密度



(出所) アメリカ合衆国国勢調査局、総務省統計局
(備考) 都心4区とは、千代田区・中央区・港区・新宿区である。

20

があるなんていうところはほとんどないわけで、しかも、それが同じ東京湾のなかにあるなんて、ばかばかしい話で、それを集約する必要があるだろうと思います。

また、アメリカは飛行機の国だから、飛行機でハブに行って、そこからほかの飛行機に乗り替えてスポークの先の都市に行くわけですが、日本は新幹線の国なのだから、飛行機で来たら、空港からのスポークが新幹線になるというのは当たり前の話なのに、それができていません。だから、恐らくは羽田の下に新幹線を通して、ばらばらになっている横浜の駅を再整備してまとめ、そこに新幹線を引き込む。東京と横浜の間に地下で新幹線を通して、そしてハブアンドスポークにする。長い目で見れば、港湾は東京港を廃止して、羽田を広げる。そうすると、地方にとってもものすごく役に立つ道だろうと思います。

以上の東京の強みを表にまとめると、以下のようになります。

[20. 東京の強み]

(湯元) ありがとうございました。関連して、東京オリンピックはもう2020年に迫ってございますので、東京オリンピックというのを東京だけの活性化ではなくて、地方も含めて、日本全体の活性化にどうつなげていくかという視点、発想が求められると思います。その点について何か具体的な提案等ございましたら、お聞かせいただければと思います。

20. 東京の強み

- ① 公共交通機関
- ② 羽田の拡張性
- ③ 夜間人口密度の増大余地
- ④ 羽田の新幹線接続余地
- ⑤ 労働等規制緩和余地

21

(八田) シェアリング・エコノミーの促進が有効だと思います。まず、東京におけるオリンピックに向けての準備の基本は、宿泊用の床面積を用意することです。そのためにはさらなる容積率の緩和が必要なのはもちろんです。しかしこれまで触れてこなかった項目としては、民泊に関する規制緩和が有効です。またUberのような自動車のシェアリング・エコノミーに関する規制緩和を行い、交通を安く便利にする必要があります。

実は、民泊の促進は、日本住宅に泊まる体験を可能にしますし、Uberなどの活用は、タクシーの少ない過疎地の観光をも活性化します。したがって、これらシェアリングエコノミーの促進は、地方におけるオリンピック対策としても役に立ちます。

(湯元) ありがとうございました。

山崎先生、東京の強みを生かす戦略、先ほど、空港の話をしていただきましたけれども、それ以外も含めて、どういう戦略をとるべきだとお考えになっていますでしょうか。

(山崎) 八田先生からも空港の話があったので、一言だけ追加させていただきます。

実は、いま話は少し頓挫しているのですが、羽田と成田をリニアモーターカーでつなごうという計画の委員長をしていました。今、静岡空港の真下に新幹線が走っておりまして、静岡空港の真下に新しい新幹線駅を作ったり、新潟空港までもう少し上越新幹線を延ばしたりすることで、随分と変わってくる

と思います。要するに、世界的に高速鉄道と空港が一体化するという流れのなかで、日本はこれほど新幹線をつくってきたのに、そういう交通モードの融合、統合がどうもうまくいってないという意味では、どうかしていかなければならないと思います。交通事業者が、なかなか賛同してくれないというような、ねじれ現象が日本の大きな制約条件になっているのだと思います。

もう1点、再び空港の話になって申しわけありませんが、やはり北米へのゲートウエーである首都圏、東京というのは、改めてアジアの地図のなかに入れて考えてみると、極東に位置します。ここから先はアジアではなく、太平洋になってしまうという意味では、東南アジアの中心にあるシンガポールと比べると、アジアのなかのロケーションとしてはあまりよろしくないわけです。一方で、北米に近いという特色を生かし、成田が乗り換えの拠点になっていたわけです。しかし、全日空の持っているデータを見せていただきますと、北京の方が今後はそうした地位を成田から奪っていくのではないかと考えられます。北京では、新空港の建設もすでに進んでおりますし、初めて私も知ったのですが、距離的に見ても、実は北京のほうがアメリカに近いわけです。そういう意味では、空港問題というのは非常に危機的というか、緊急の課題でもあると思います。

次に、東京の魅力とは何かというご質問ですが、なかなか一言では言い表せません。ただ、魅力もあるし、課題もあると思います。一つは、東京の集積には、確かに利益はあるとは思いますが、首都圏の人口は、いろんなデータで見ると3,500万人ぐらいあって、いまだに北京とか上海とか世界の大都市を抑えて、圧倒的に1位の人口を抱え込んでいる。

シンガポールは人口が600万人程度しかいないのですが、グローバルなさまざまな指標、例えば国際的な大学や、為替などの金融取引額を見ても、東京はシンガポールに抜かれているわけです。港湾は比較の対象にならない、桁違いの状況になってきています。空港も路線数などの航空ネットワークが違います。

そういう意味では、本当に3,500万人という人間がなければグローバル都市になれないのかということについては、私は疑問に思っています。ある意味、過集積というところもあるのではないかと考えています。もっといいグローバル都市になるために、ある程度、さまざまな機能をそぎ落として、東京の新たな付加価値向上のために分散化するというのは、決して悪くないのではないかと考えています。

例えば、日本は今、非常にインバウンドにとって魅力的な国ということで、多くの外国人に来ていただいているのですが、それはやはり安全、安心、それから清潔だからです。そういう日本独特の文化、風習、東京の美しさ、そういうものが日本の優位性に他ならないわけで、外国人に東京に住みたいかというアンケートをとると、大変高い支持を得るわけです。しかし、東京で絶対に働きたいかという質問では、欧米人では3%程度しかありません。住むのは最高なだけけれども、働く場としては魅力的ではないというのは、東京の都市計画の問題では決してなくて、このなかで実際にビジネスをやっている日本の企業とか日本のビジネス、事業所、産業界の問題、働き方の問題なわけです。

だから、東京がせっかくつくり上げた鉄道網や、空港に関して、もう少し魅力的なものにしていく。東京の魅力をさらに高めるといことは決してできないわけではないのですが、その魅力のうえにのっている、基盤のうえにのっている我々の産業界、企業の働き方とかビジネスの在り方を考えない限り、

東京の本当の魅力というのは出てこないように思います。

(湯元) ありがとうございます。

時間が来てしまいましたので、本当はまだまだ先生方にお伺いしたいことがたくさんありますが、とりあえず東京の話はここでいったん終わりにさせていただいて、休憩に入らせていただきます。

(休 憩)

(湯元) お待たせいたしました。ここからはいよいよ地方の問題につきまして議論させていただきたいと思います。先ほど、私、地方にはさまざまなレベルがあると申し上げましたけれども、本シンポジウムでは、地方中核都市の活性化とそれ以外の地域の活性化、二つに分ける形で先生にプレゼンテーションをお願いしております。まずはそちらをお聞きになっていただきまして、それからご議論していこうと思います。

まず、山崎先生から、中核都市の問題を中心にプレゼンテーションをいただきたいと思います。先生、よろしくお願いたします。

(山崎) 中央大学の山崎です。

前半の部分は、昨年出版いたしました『地域創生のデザイン』という本のなかを書いてあるお話をしたいと思っております。地方創生ではなくて、地域創生という用語を使用しました。なぜかといいますと、人口減少のなかで、東京都すらまもなく——まもなくというのは、11月29日に東京都の推計で2060年の東京都の人口は1,173万人という新しい推計が出まして、2025年にピークがずれたのですが、その時の人口が1,398万人。これからもうほとんど人口は増えないなかで、2025年のピークから2060年にかけて、東京都だけでも225万人の人口が減ることになります。これは16.2%の人口減少に相当し、今まで経験したことのない事態が起こります。人口減少しても、一人当たりGDPが上がればいいのか、いやいや、イノベーションで幾らでもいけるという経済学研究者は多いのですが、それは私には何とも言えません。これほど人口が減って、高齢者が増えていくなかで、本当にイノベーションで対応できるのか。非常に難しい局面に来ているということは間違いないと思います。本のタイトルに地域という言葉をあえて使わせてもらったのは、人口減少が、必ずしも地方だけの問題ではないというメッセージを込めたつもりなのです。



山崎教授

〔「地域創生」の課題① 人口自然減社会への対応〕

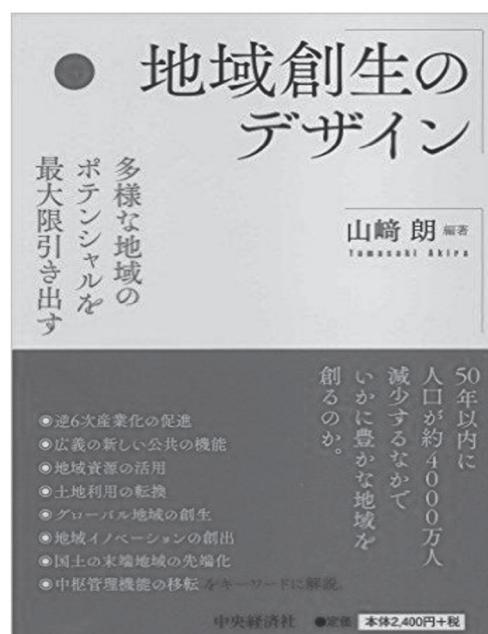
八田先生からもご指摘がありました。1970年代に地方で公共事業が増えたのは事実ですが、これはいたし方ない面もあります。最初に東名・名神高速道路をつくって、高速道路を延伸しようとするすると、その後、70年代から日本各地で高速道路、新幹線、港湾、空港の建設が始まったわけでありまして、必

地域創生のデザイン

地域からみた付加価値力の創出

中央大学経済学部 山崎朗
yama@tamacc.chuo-u.ac.jp

日本総研シンポジウム 経団連会館
2016年12月7日



「地域創生」の課題① 人口自然減社会への対応

地域の長期的な発展にとって最も重要なもの

- × 公共事業(建設から利用): 北海道、新潟県の人口社会減
- × 財政再分配(再配分から自立)
- × 企業誘致(工場誘致から人材誘致)
- × 国内需要や地域需要への依存(輸出志向を高める)

◎若年労働力の存在＋高度外国人人材

ずしもすべてが問題だったわけではありません。優先的に3大都市圏で、60年代、70年代前半にインフラ整備を実施したわけで、その後地方に延長していき、今ようやく北海道、九州に新幹線が来たという状況であります。

ただ、ご指摘があったように、北海道、新潟はどうなっているかということですが、ここであえて北海道と新潟を挙げたのには理由があります。実は、高速道路の総延長距離が一番長いのが北海道で、2番目が新潟県です。要するに、高速道路が道内、県内で長いにもかかわらず、人口社会減の数でいうと、この両県が1位と2位なのです。高速道路の総延長距離が1位、2位にもかかわらず、人口の社会減が止まらず、全国の1位、2位を占めているというのが現実なのです。

財政の再配分の問題も八田先生からお話でしたが、これから高齢化していくなかで、東京都から取り上げて再配分というのは、いつまでも続けられません。年金なども、昔は東京都に若い人がいて、地方に高齢者がいるから、ある意味、地域間再配分が可能であったわけですが、だんだんそういうメカニズムが働かなくなります。農業も伝統的に再配分の恩恵にあずかってきたわけですが、農業の保護も徐々に減っていくことになるでしょう。そういう意味では、財政再配分に依存することは難しくなる。

それから、これもお話があったのですが、工場誘致の時代ではもうなくなってきており、あえて誘致するとすれば、人材誘致ということになるでしょう。これには、高度外国人を含みます。地方でも、高度外国人人材をひきつけられるかどうかということが、大きな課題になっていくと思います。北海道でお話してもなかなか理解していただけていませんでしたが、札幌市も人口は増えていますが、在留外国人

数は多くありません。福岡市の在留外国人数の35%です。福岡市は、在留外国人数が増加しています。

〔「地域創生」の課題② 土地利用転換〕

地域創生の課題はいろいろあると思いますが、一つは、人口減少、少子高齢化です。それから、工場が閉鎖されたり、郊外のショッピングセンターが撤退していく。住宅を例に考えればわかりやすいと思いますが、使わなくなった部屋をどう活かすかということで、住宅であればリノベーションするわけです。同様に、使われなくなった土地や建物をどのようにリノベーション、コンバージョンしていくのかということが、重要になってくるわけです。広い意味では、国土利用のコンパクト化ということが黙っていても起こってきます。

国土交通省が推計していますが、人が住まなくなるメッシュ人口がこれから増えていくということは避けられないですし、ある程度いたし方ない。こうした状況下で、古く使われなくなったインフラを、本当だったらこういうものをつくるべきだったのではないかと、というようなものにコンバートしていくことが必要になります。都市のリノベーションというのも、実はこういうことを指すわけです。人口減少のなかで、我々が本来必要だったものを作り出すべきであるという前向きな提案です。

これには地籍という極めて重要な問題がありまして、私も昔知らなかったのですが、日本では地籍の確定がおくれております。DID、人口密集地区では、何と24%しか土地の所有権が確定しておりません。六本木ヒルズの開発には、地籍を確定するだけで4年を要したということですが、実は、地方の離島に行って太陽光パネルを張りたいといったときに、誰が土地の所有者かわからないために、開発業者は毎日毎日、相続をしてもらって、実印を押してもらって、日本中から相続人を捜し出すというような作業をやっていて、開発が一向に進まないという事態が実際に起こっております。

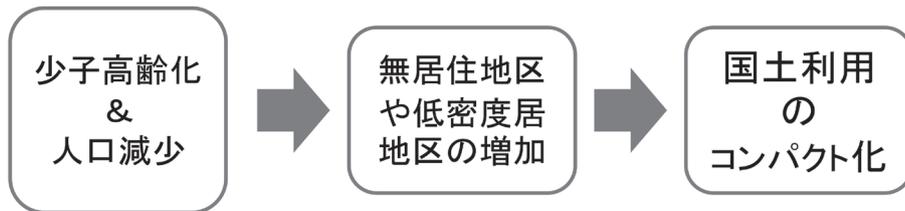
〔「地域創生」の課題③ グローバル化〕

地方の開発で、今、六次産業化だとかいろんな話があるわけですが、六次産業化をやっても、地産地消をやっても、地域の人口は減っていく、首都圏の人口も減っていくなかで、農業や食品で地域開発をするというのは、不可能だと思っております。農業や食品産業に可能性があるとしたら、輸出しかありません。輸出していく、あるいは輸入代替する。とくに輸出については、新しい顧客を獲得することが必要です。

イノベーションというと、どうもわが国は科学技術開発のことを指すと思込んでいるのではないのでしょうか。私などは、逆に科学技術開発をやり過ぎて、この国はおかしくなっている面があると思っております。科学技術の開発、研究開発費をあまり使っていないような海外の企業との競争で、日本企業は負けているように見えます。本当に研究開発減税をやるのがいいのかどうか、きちんと検証しなければいけません。

ビールの開発などでは、税制に合わせた、発泡酒や第3のビールのように、さまざまなタイプのユニークなビールをつくることばかりに注力してきたきらいがあります。輸出という観点でみると、こうした開発はほとんど意味がありません。輸出を見越した技術開発がとても重要になります。

「地域創生」の課題② 土地利用転換



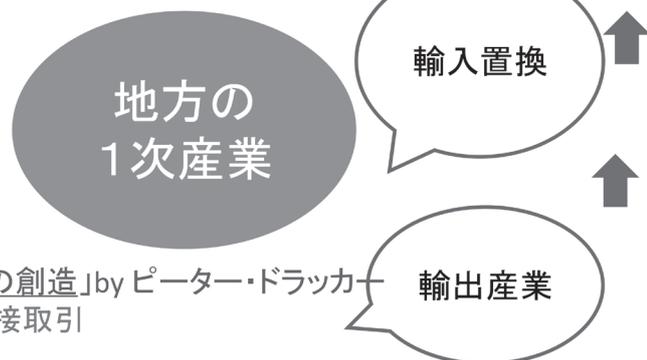
●新しい「地域創生」用事業・生活用地への活用が可能

☆公園(第三空間)内での保育施設やカフェの設置、廃校のインキュベーション施設、災害対策用地への活用、自然への再生

☆地籍の確定の遅れ(DID地区で24%):所有者、地番、地目、境界、面積(六本木ヒルズの開発には、地籍の確定に4年を有した)

「地域創生」の課題③ グローバル化

☆輸入置換
という観点
☆輸出産業化
大規模化・高付価値化



●1次産業に求められるのは

- ・国際的認証取得「新しい顧客の創造」by ピーター・ドラッカー
- ・規模拡大＝外食、中食との直接取引
- ・コスト削減
- ・輸入置換(国産化)
- ・海外の消費者のニーズにあった作物の開発
- ・国際物流ルートの整備(ANA沖縄貨物ハブ、冷蔵コンテナ輸送)

〔神山町地図・写真〕

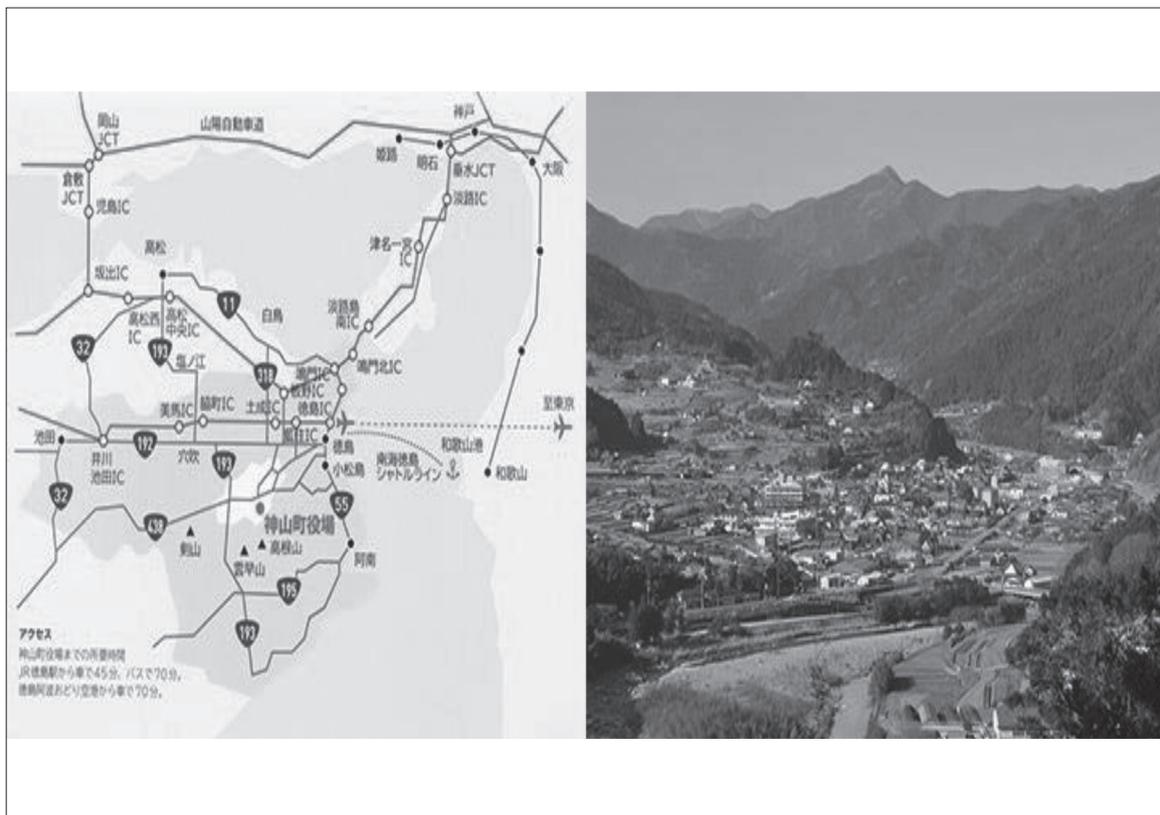
これは神山町です。インターネットの企業がたくさん来ているという神山町です。ただ、インターネットの企業は確かに来ていますが、人口は減り続けています。減少のペースが若干緩和されたに過ぎません。

この神山町というのは、山村というイメージかもしれませんが、そんなに単純なものではありません。実は、県庁所在都市の徳島市まで1時間です。国政調査では、神山町は徳島市の通勤圏に分類されます。しかも、徳島空港までも1時間で行けてしまいます。気候温暖で、しかも標高が低い山村ですね。500mぐらいです。青梅市とあまり変わらないような標高だと思います。

要は、いきなり山深いエリアで何でもできるということではなく、やはりハイモビリティとある程度つながっているようなエリアだと、様々な可能性が広がってくるということだと思います。

〔鹿児島県・奄美大島のフリーランス計画 海の写真〕

これは、後で石田さんのほうからもお話があるので、サッと行きたいと思いますが、2月に学生を連れて奄美大島に行くことになっています。奄美大島ではフリーランス計画ということで、フリーランスであれば、必ずしも東京、大阪、福岡にいてもできる人もいないかということで、彼らをターゲットとした取り組みに動き出しています。しかも、今奄美大島にはLCCが入っていて、東京成田便、羽田便、大阪と福岡、鹿児島などがありまして、そういう大都市とうまくネットワークをつないだ、



鹿児島県・奄美大島のフリーランス計画

