

## 大阪府広域自治制度に関する研究会 第1回会合 参考資料集

### 1 少子高齢化の進展（成熟社会の到来）

- ① 将来の人口推計：全国、近畿圏、大阪府
- ② 三大都市圏及び地方圏の社会増減推移
- ③ 高齢者比率の推移：全国、近畿圏、大阪府
- ④ 今後50年間の人口増減率推計：ブロック別、中枢・中核都市から1時間圏の内外別
- ⑤ 労働力人口率の今後の変化：全国、近畿圏、大阪府
- ⑥ 土木施設更新費の予測
- ⑦ 国と地方の財政状況（膨れ上がった財政赤字）

### 2 経済社会情勢の変化（経済のグローバル化）

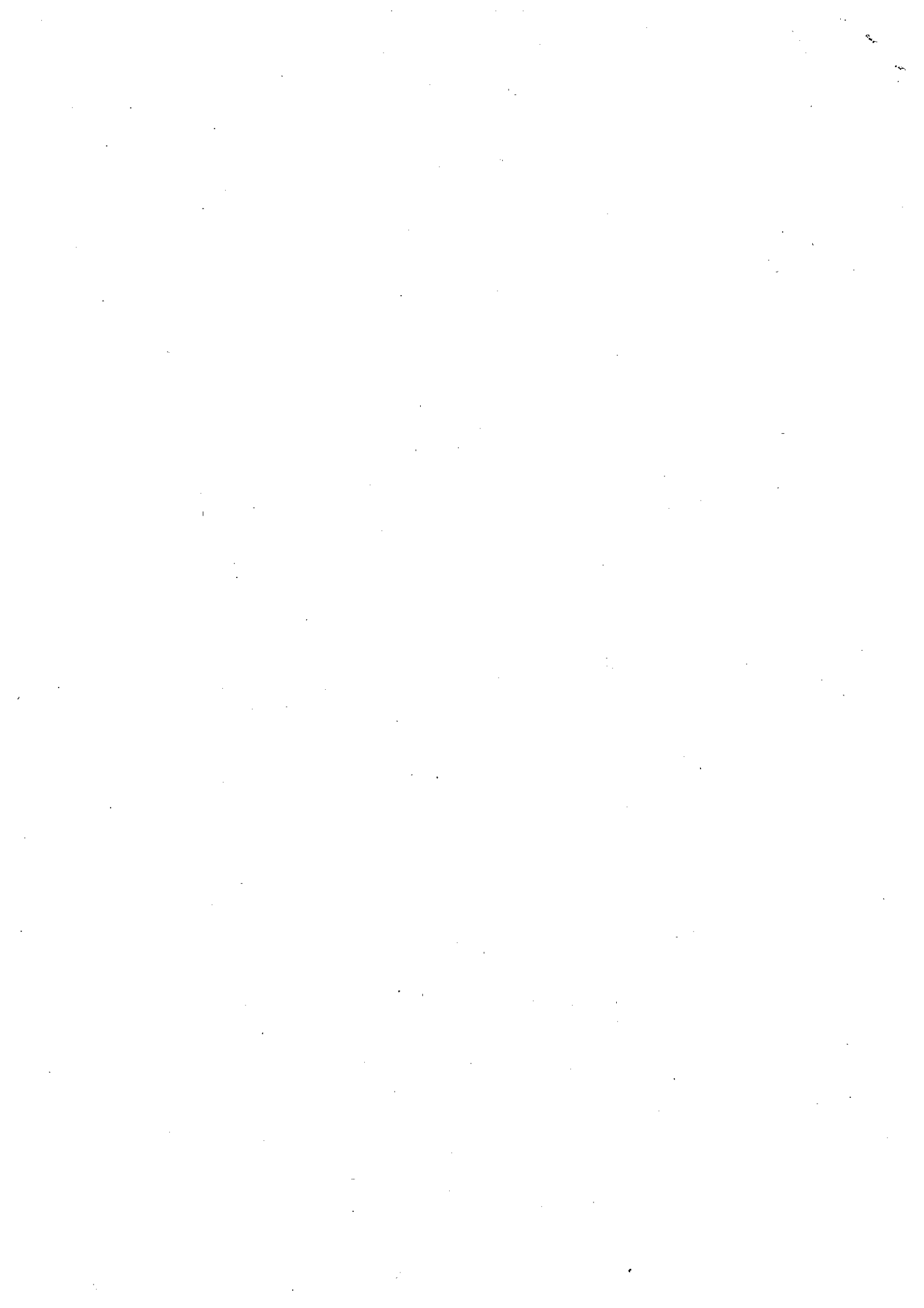
- ① 東アジアの主要な港湾の貨物量、同 主要な空港の貨物・旅客量
- ② 東アジア工業生産額の都市ランキング、主要地域間の貿易関係
- ③ 大阪税関の対アジア貿易の推移、大阪へのアジア人観光客の数
- ④ 自立した経済発展をめざす地域（例：北部九州の自動車産業）
- ⑤ 各地方ブロックの人口・経済規模と自立性

### 3 生活圏の拡大

- ① 京阪神圏の地域間旅客流動
- ② 京阪神圏の地域間貨物流動
- ③ 近畿圏の社会資本整備の状況
- ④ 1時間圏域でみた生活関連サービスの供給
- ⑤ 近畿2府4県で施設が重複する例

### 4 市町村合併、そのほか

- ① 市町村合併の進展
- ② 関西における広域自治体改革への期待



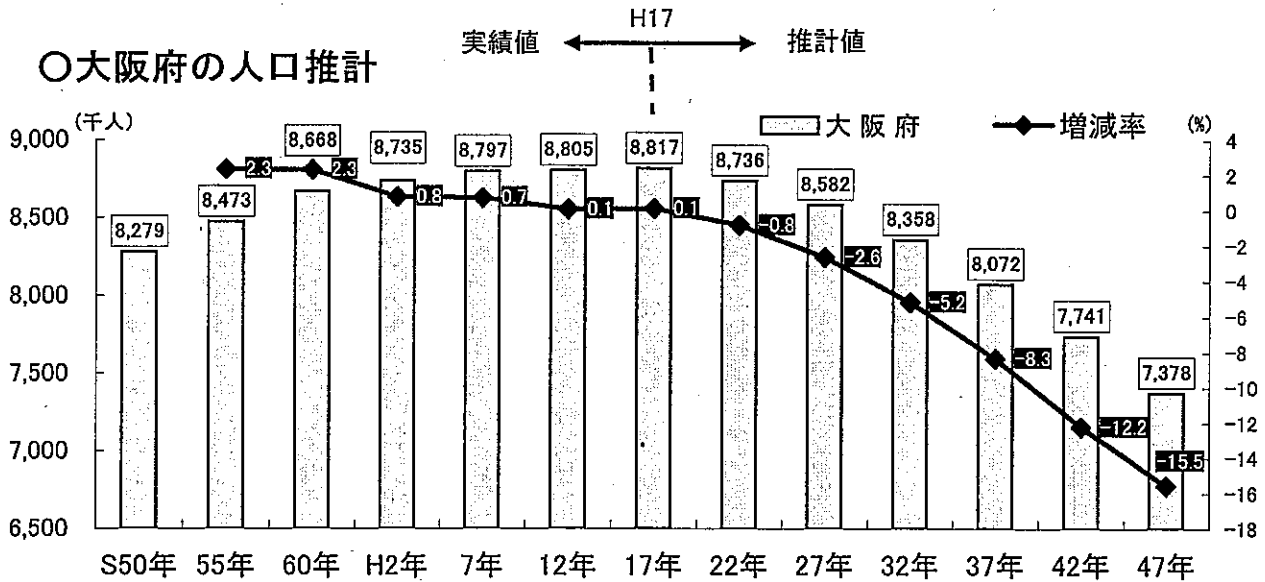
# 将来人口推計(全国、近畿圏、大阪府) 参考資料1-①

資料: 総務省「国勢調査報告」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の都道府県別将来人口推計(H19年5月推計)」から作成。

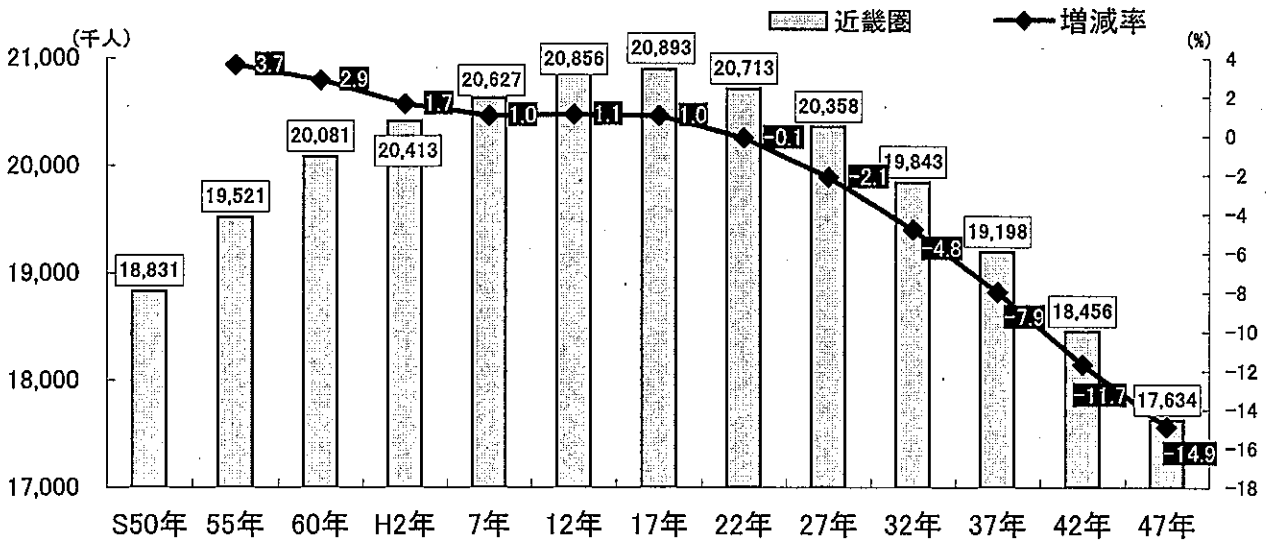
注 近畿圏: 滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県(2府4県)

増減率: 前期と比較した場合の増減割合

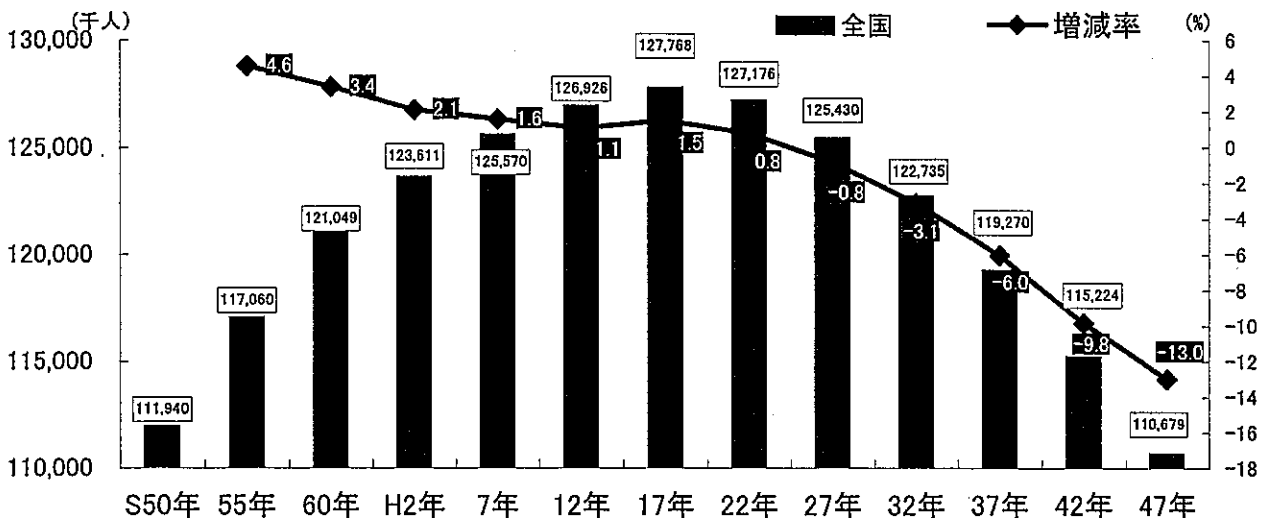
## ○大阪府の人口推計



## ○近畿圏の人口推計

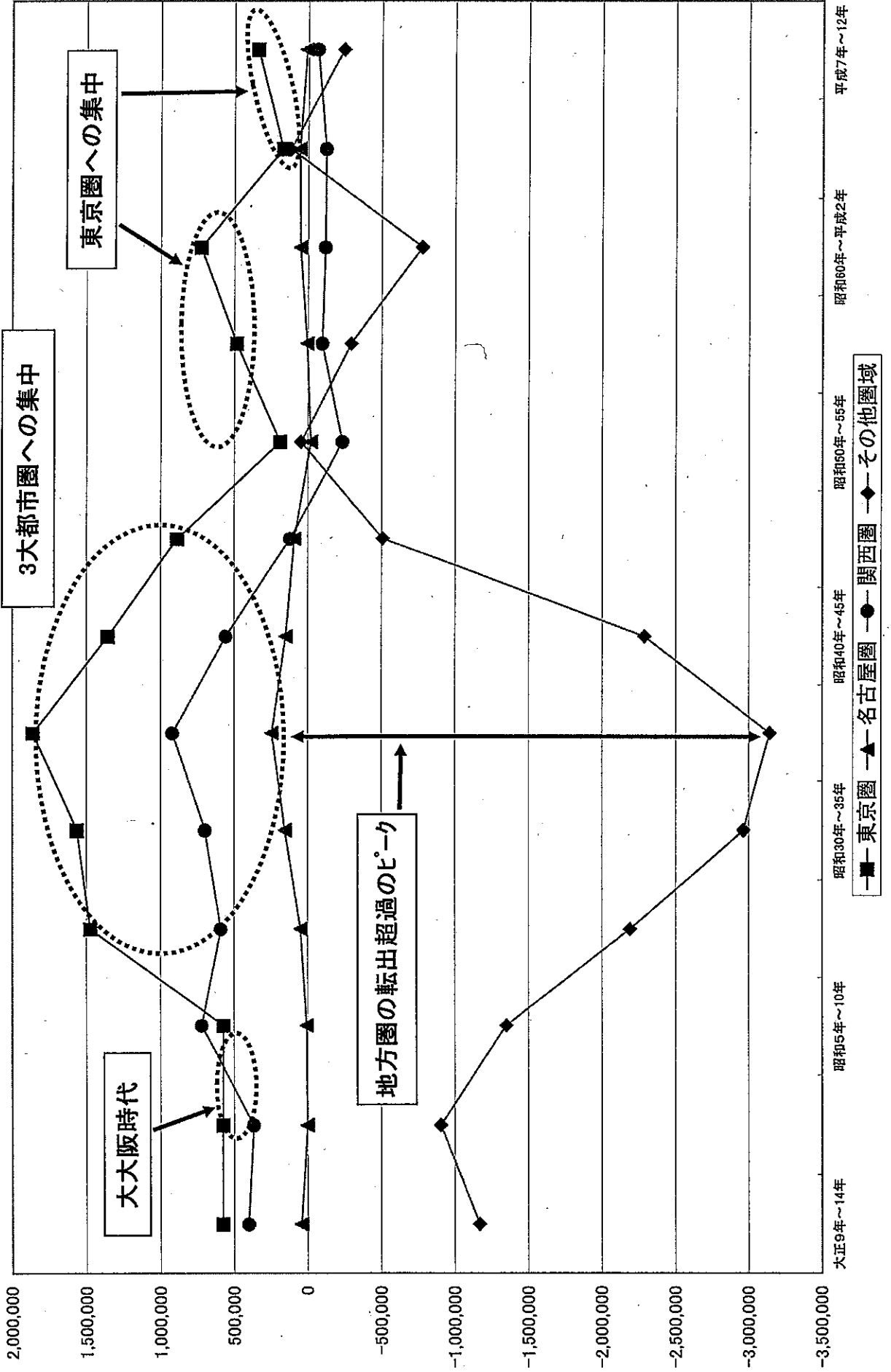


## ○全国の人口推計



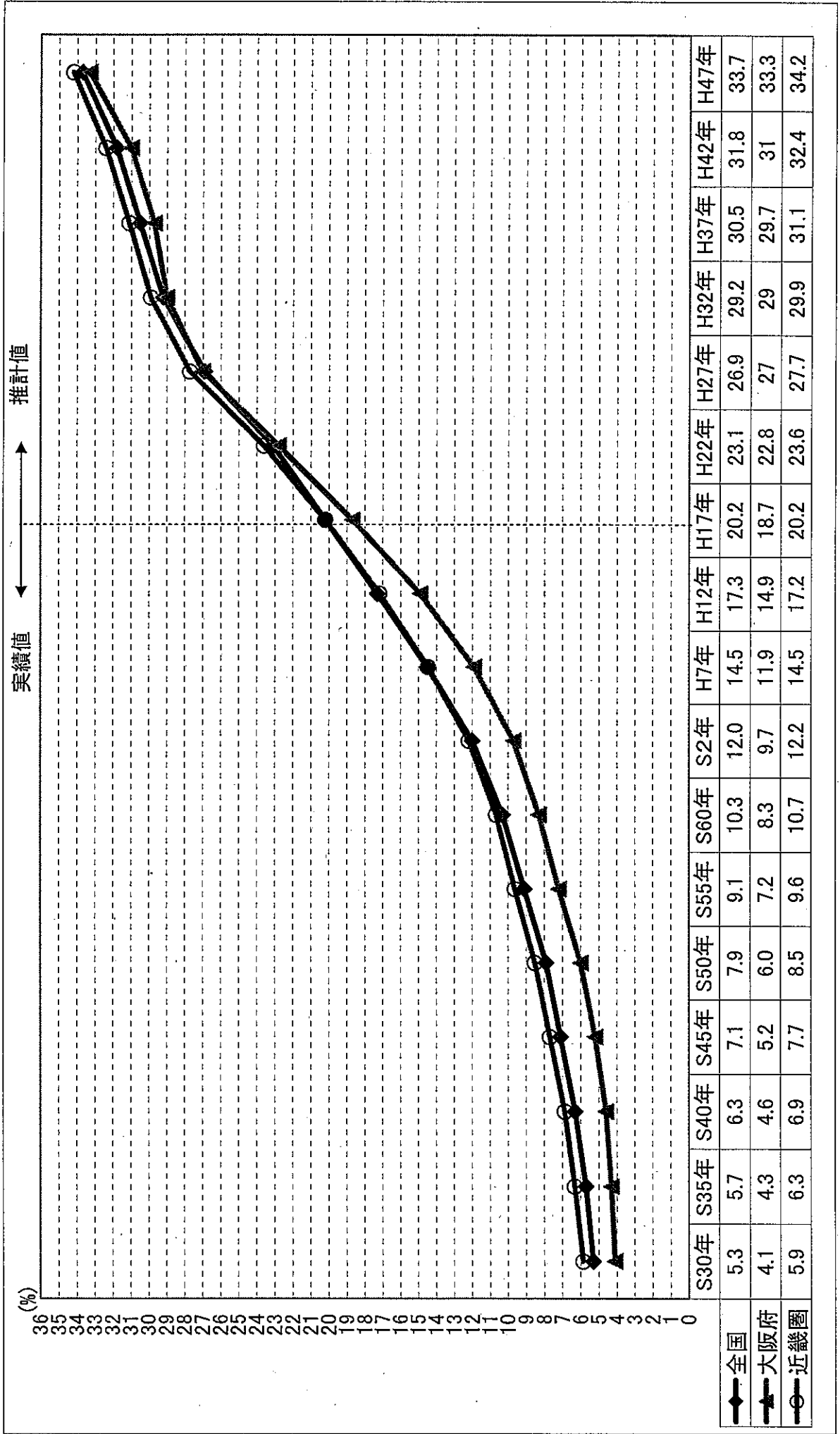
# 3大都市圏及び地方圏の社会増減推移

資料：総務省「国勢調査報告」(注)東京圏：千葉、東京、神奈川 名古屋圏：愛知、岐阜、三重 関西圏：大阪、京都、兵庫、奈良



# 高齢者比率の推移(全国、近畿圏、大阪府)

資料：総務省「国勢調査報告」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の都道府県別将来人口推計(平成19年5月推計)を元に作成。

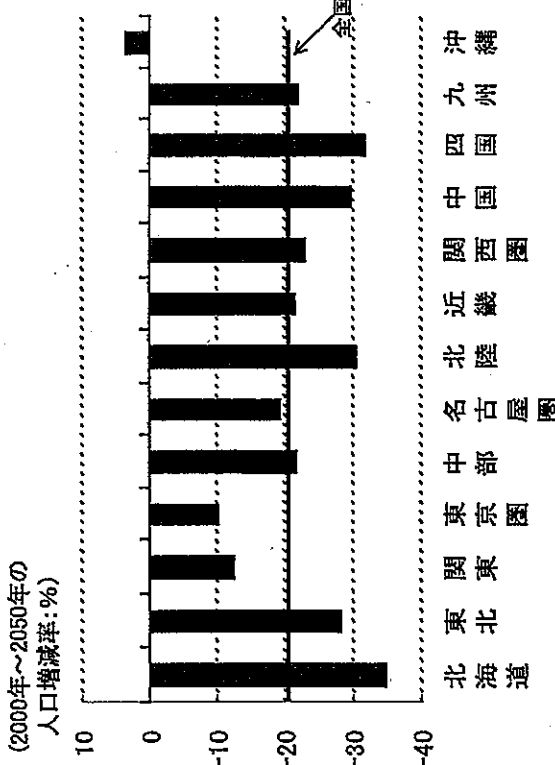


# 今後50年間の人口増減率推計

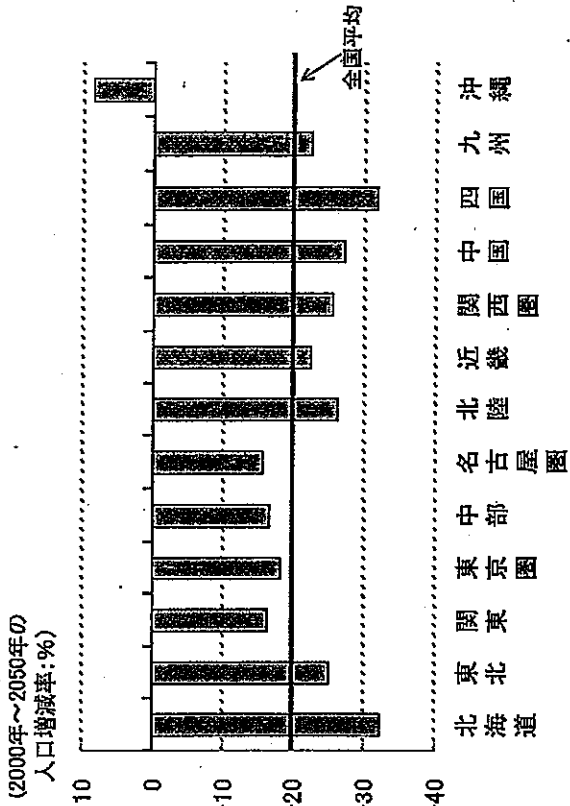
近畿や地方圏(沖縄を除く)では、全国平均以上の大幅減

## ①ブロック別

【ケース1:1995年~2000年移動率固定型推計値】



【ケース2:1990年~1995年移動率固定型推計値】



(出典) 総務省「国勢調査報告」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(2002年1月推計)」をもとに国土交通省国土計画局作成。

(注) 1. 2000年の実績値は、国勢調査確報ベース。

2. 将来推計値は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(2002年1月推計)」をもとに国土交通省国土計画局推計。

3. 北海道：北海道

関東：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県

中部：長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県

北陸：富山県、石川県、福井県

関西圏：京都府、大阪府、兵庫県、奈良県

中国：徳島県、香川県、愛媛県、高知県

四国：高知県、愛媛県、香川県、徳島県

九州：福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県

沖縄：沖縄県

東北：青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、新潟県

東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県

名古屋圏：岐阜県、愛知県、三重県

近畿：滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県

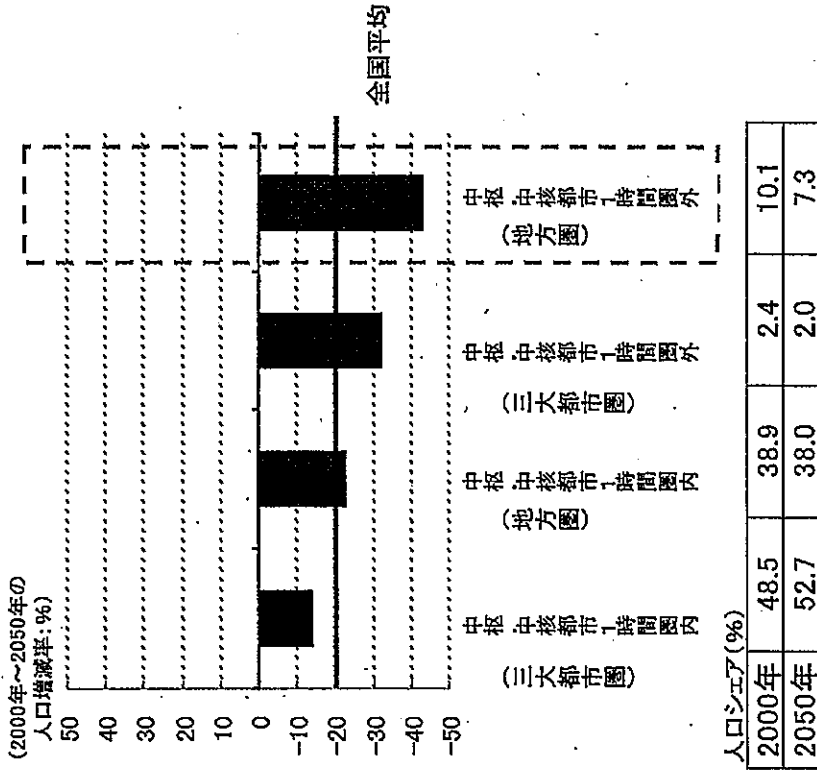
中国：島根県、岡山県、広島県、山口県

九州：福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県

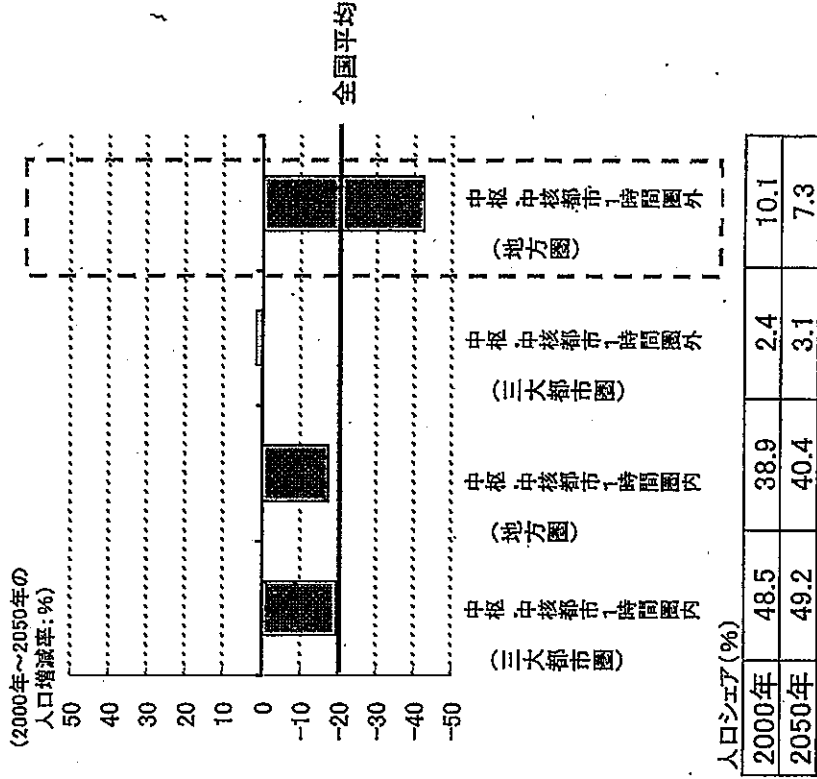
② 中枢・中核都市から1時間圏の内・外別

中枢・中核都市からの遠隔地では大幅な人口減少

【ケース1:1995年~2000年移動率固定型推計値】



【ケース2:1990年~1995年移動率固定型推計値】



(出典)総務省「国勢調査報告」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(2002年1月推計)」、国土交通省総合交通体系データベース(NAVINET)をもとに国土交通省国土計画局作成。

(注)1. 2000年の実績値は、国勢調査確報ベース。

2. 将来推計値は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(2002年1月推計)」をもとに国土交通省国土計画局推計。

3. ここで「中枢・中核都市」とは、「都道府県庁所在地または人口30万人以上」かつ「昼夜間人口比1以上」の都市とした。

4. 「1時間圏」の設定は、1998年10月現在の交通ネットワークで新幹線と特急を除く鉄道と道路の到達時間を市町村単位に計算したもの。なお、各市町村の起点終点はそれぞれ市町村役場である。

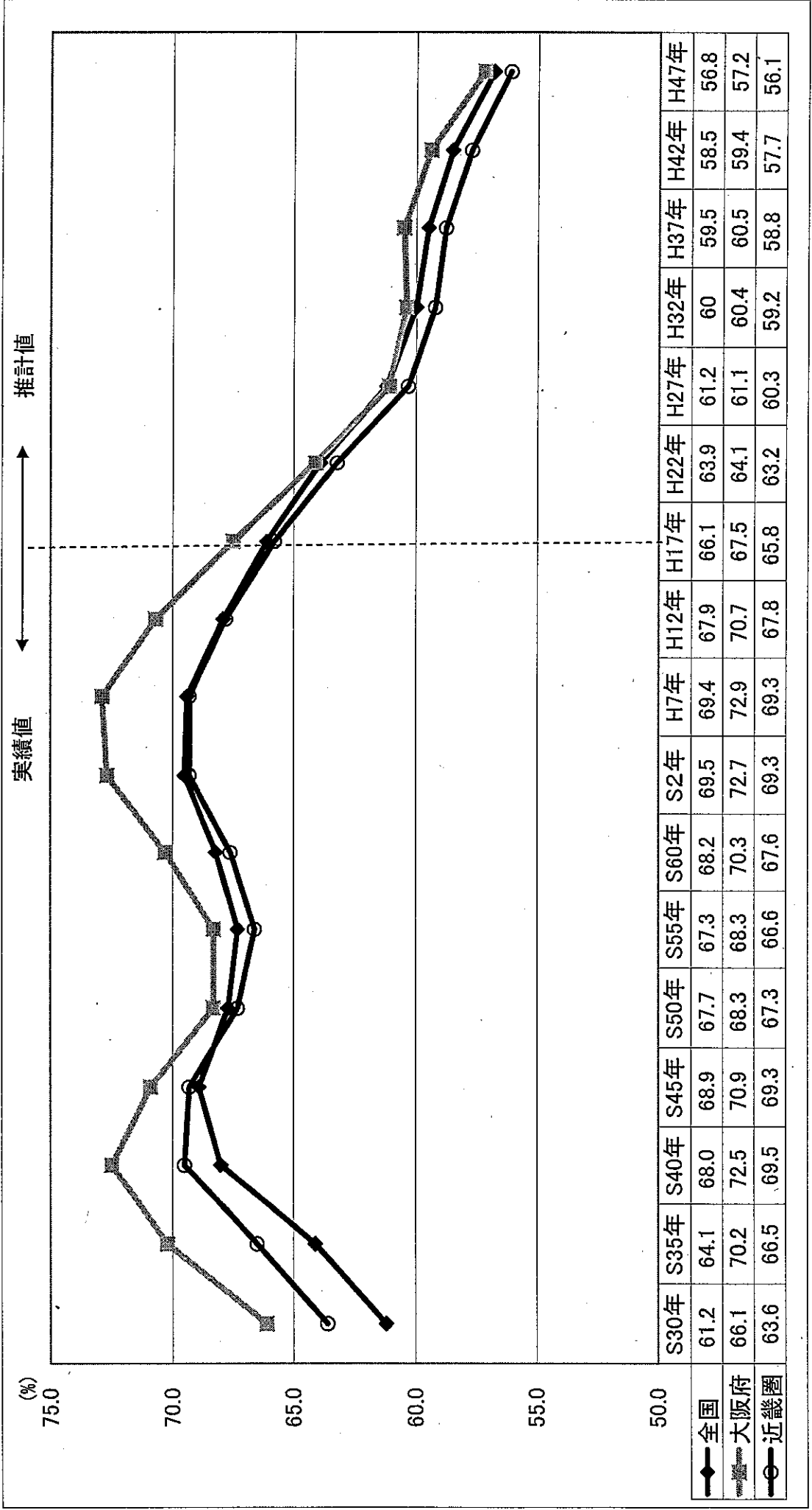
5. 三大都市圏:東京圏、名古屋圏、関西圏、 地方圏:三大都市圏以外の地域

引用:国土審議会基本政策部会報告「新しい国土計画制度のあり方」本文参考資料より

# 労働力人口率の変化(全国、近畿圏、大阪府)

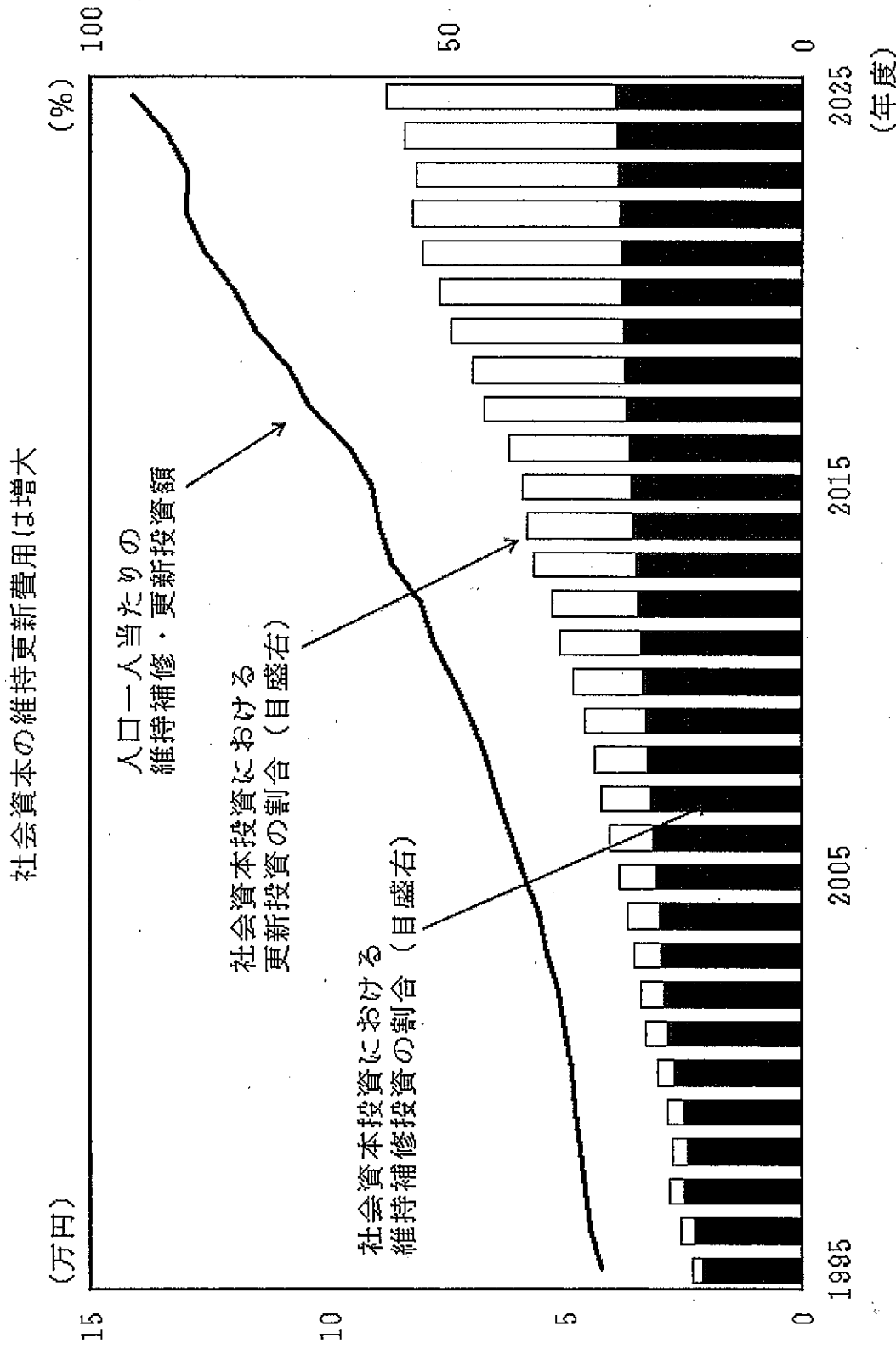
参考資料1-⑤

資料:総務省「国勢調査報告」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の都道府県別将来人口推計(平成19年5月推計)を元に作成。





第3-1-14図 社会資本投資の維持更新費用予測、一人当たりの費用推移



〈備考〉1. 国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成14年1月）」（中位推計）、国土審議会調査改革部会資料より作成。

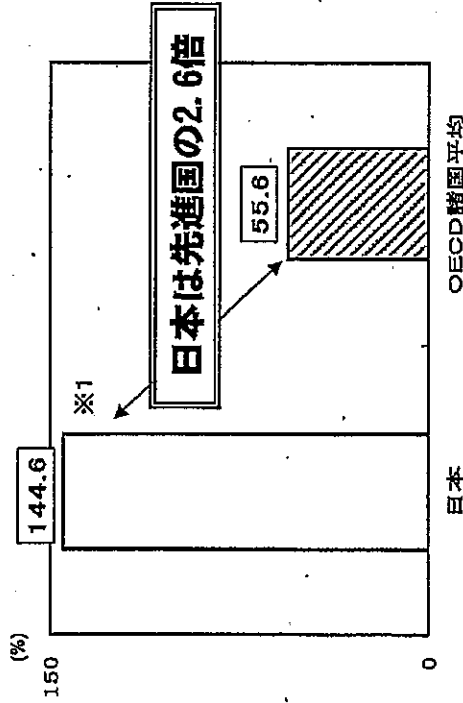
2. 2001年度以降の総投資額が一定と仮定されている。

# 国と地方の財政状況関係資料

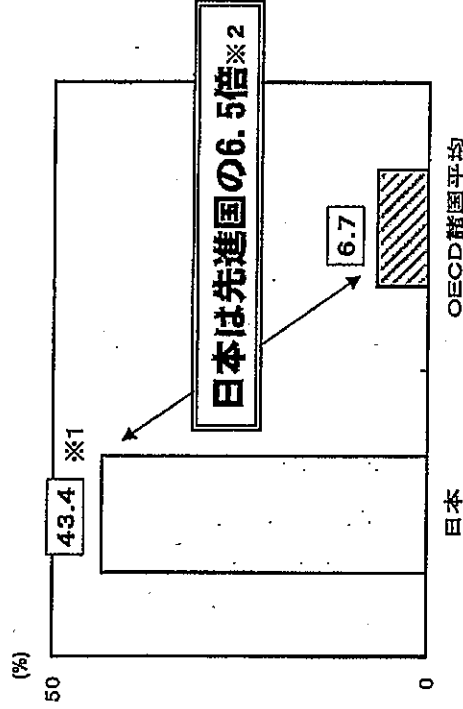
## 国・地方の債務残高(GDP比)の国際比較(2005)

○ 我が国の地方政府は先進諸国と比較して6.5倍もの巨額の債務残高を抱えている。

中央政府の債務残高(対GDP比)



地方政府(州政府を除く)の債務残高(対GDP比)



出典：OECD「National Accounts of OECD Countries」、ドイツ政府連邦統計局資料、内閣府「国民経済計算」より作成。

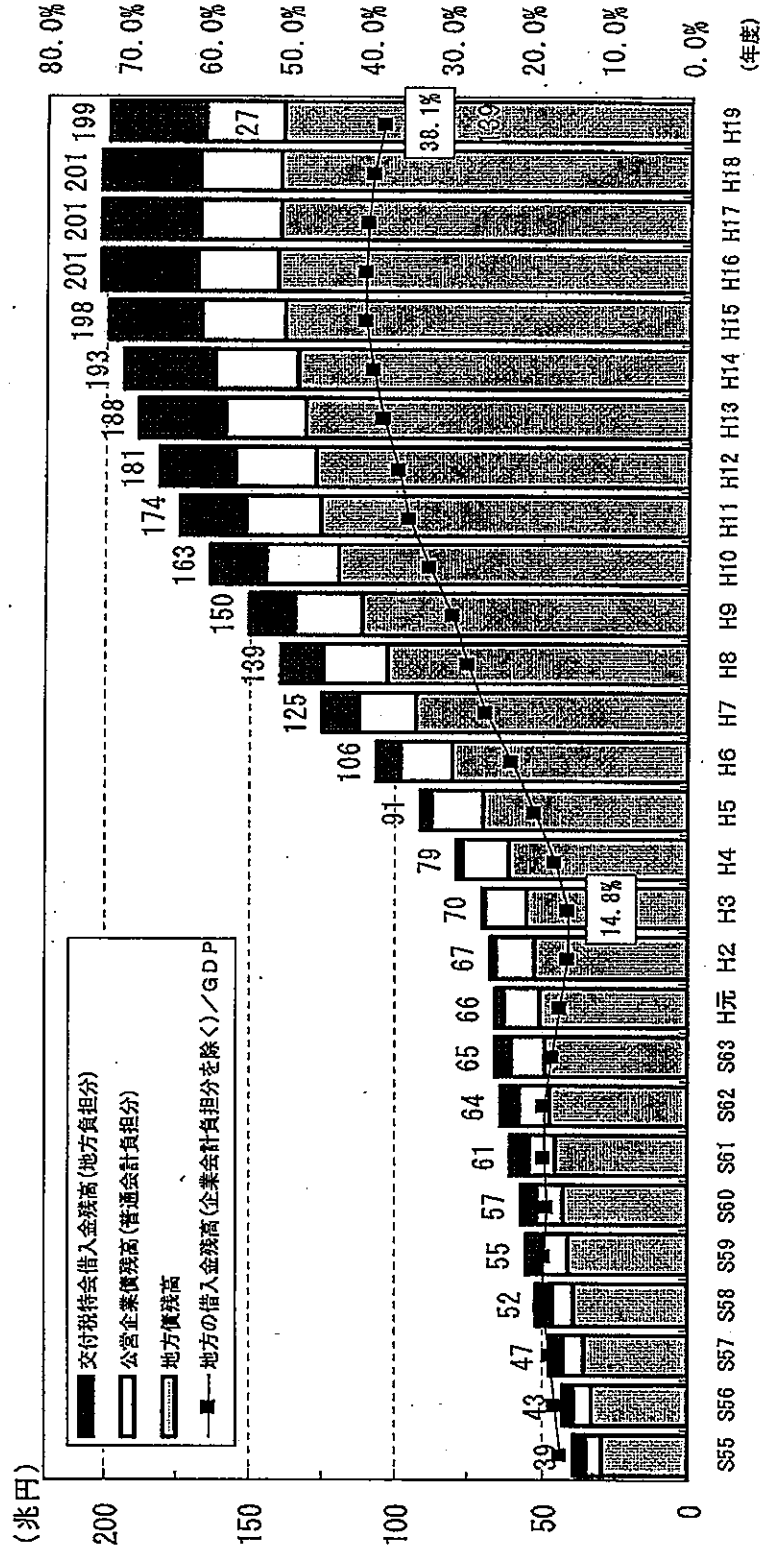
※1 日本については、「国民経済計算」2005年度確報の数値を使用。また、交付税特別会計借入金のうち、地方負担分である

33.6兆円(2005年度末時点)は、地方の債務残高に含めている。

※2 地方政府にカナダ、ドイツ等の州政府を含めた場合、日本の債務残高は先進国の約4倍。

地方の借入金残高の推移

○ 地方財政は、19年度末見込で199兆円もの巨額の借入金残高を抱えている。  
 (公営企業債(企業会計負担分)をあわせれば231兆円)



(参考) 公営企業債残高(企業会計負担分)の状況

(単位: 兆円)

年度	S55	S56	S57	S58	S59	S60	S61	S62	S63	H元	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	
公営企業債残高	12	13	14	15	16	16	17	18	18	18	19	20	21	22	24	25	26	28	29	30	31	32	33	33	33	32	32	32	32

東アジア諸国・地域の主要港湾ランキング (2004年)

世界順位	港湾名	国・地域名	コンテナ取扱個数 (単位: TEU)
1	香港	香港	21,984,000
2	シンガポール	シンガポール	20,600,000
3	上海	中国	14,557,200
4	深圳	中国	13,650,000
5	釜山	韓国	11,430,000
6	高雄	台湾	9,710,000
14	青島	中国	5,139,700
22	東京	日本	3,358,096
35	神戸	日本	2,176,830

(国土交通省ホームページより作成)

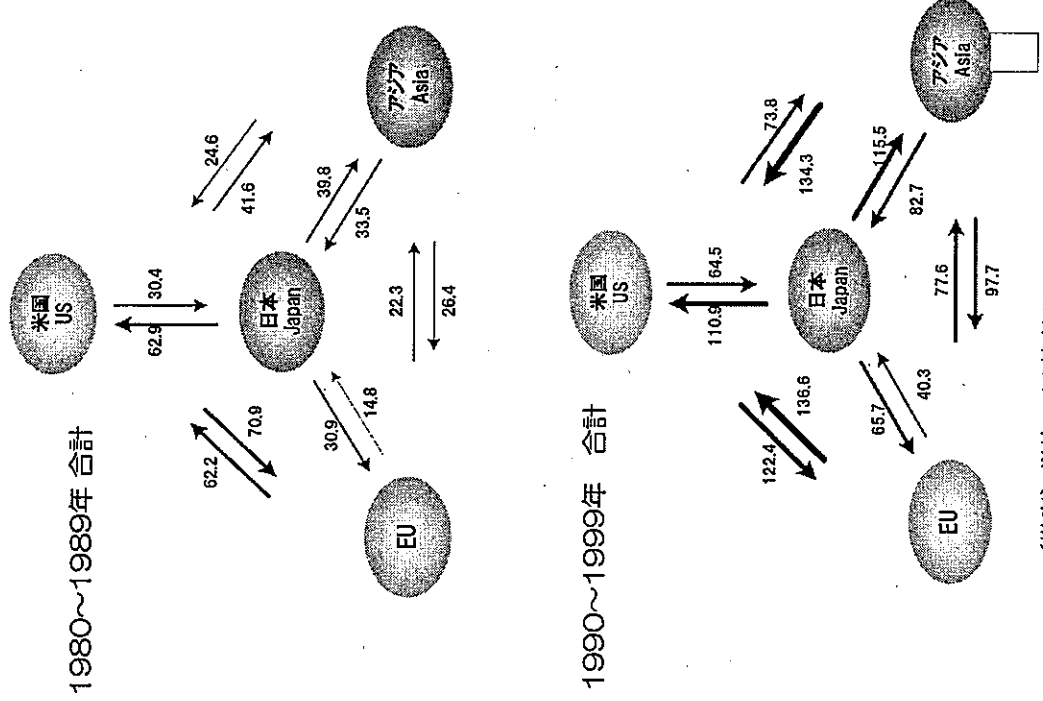
東アジア諸国・地域の主要空港ランキング (2006年)

世界順位	空港	国・地域名	取扱貨物量 (単位: トン)
2	香港	香港	3,609,780
4	ソウル(仁川)	韓国	2,336,572
5	成田	日本	2,280,830
6	上海(浦東)	中国	2,168,122
10	シンガポール	シンガポール	1,931,881
13	台北	台湾	1,698,808
19	バンコク	タイ	1,181,814
20	北京	中国	1,028,909
23	関西	日本	842,016

世界順位	空港	国・地域名	旅客数 (単位: 人)
4	羽田	日本	65,810,672
9	北京	中国	48,654,770
14	香港	香港	43,857,908
16	バンコク	タイ	42,799,532
22	シンガポール	シンガポール	35,033,083
23	成田	日本	34,975,225

(ACI (Airports Council International) ホームページより作成)

主要地域間の貿易関係



(備考) 単位：10億ドル  
(資料) 日本銀行国際局『国際比較統計2000』

日本・中国・韓国の工業生産額の都市ランキング(上位20都市)

<1999年>

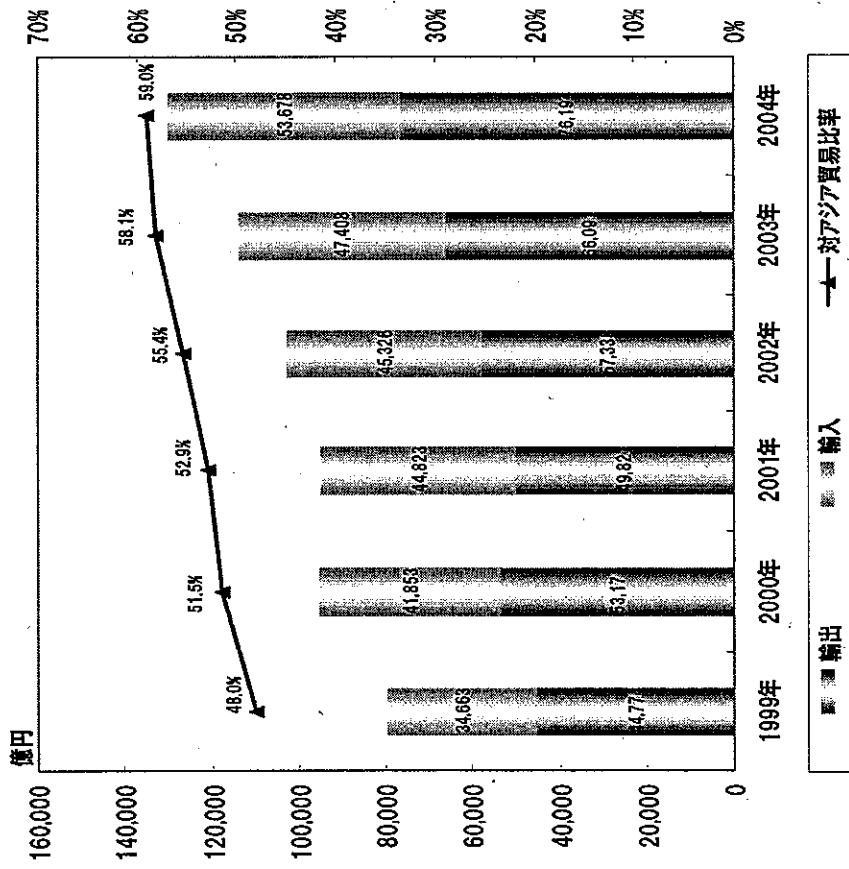
順位	地域	国	生産額	90年比較
1	東京23区	日本	905	-6.9%
2	豊田市	日本	696	21.9%
3	上海	中国	684	100.6%
4	ウルサン	韓国	493	-
5	大阪市	日本	481	-11.9%
6	横浜市	日本	436	0.0%
7	名古屋	日本	397	-2.2%
8	川崎市	日本	382	-13.8%
9	蘇州	中国	363	-
10	広州	中国	336	-
11	天津	中国	332	133.8%
12	無錫	中国	301	-
13	東莞	中国	284	-
14	倉敷市	日本	266	13.7%
15	深セン	中国	259	-
16	北京	中国	259	68.2%
17	ソウル	韓国	247	-6.1%
18	杭州	中国	245	-
19	市原市	日本	241	20.5%
20	神戸市	日本	233	2.6%

<1990年>

順位	地域	国	生産額
1	東京23区	日本	972
2	豊田市	日本	571
3	大阪市	日本	546
4	川崎市	日本	443
5	横浜市	日本	436
6	名古屋	日本	406
7	上海	中国	341
8	ソウル	韓国	263
9	倉敷市	日本	234
10	神戸市	日本	227
11	京都市	日本	221
12	仁川	韓国	207
13	市原市	日本	200
14	広島市	日本	196
15	釜山	韓国	192
16	堺市	日本	188
17	北九州市	日本	173
18	藤沢市	日本	159
19	北京	中国	154
20	相模原市	日本	144

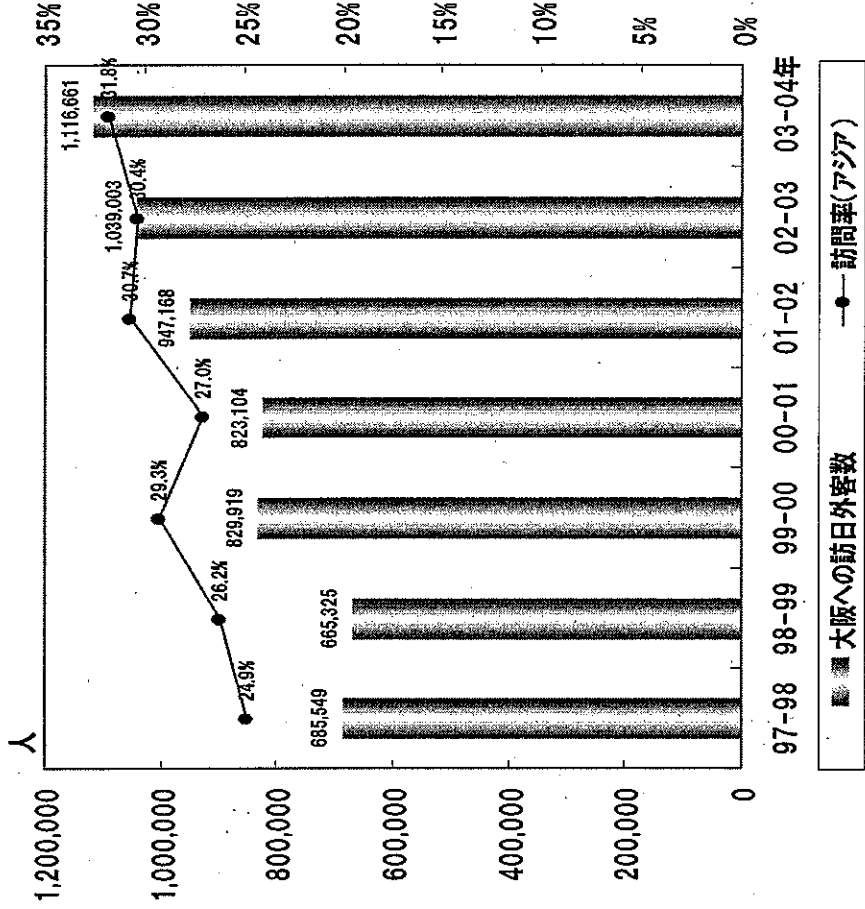
※大阪府の都市

大阪税関の対アジア貿易の推移



大阪税関資料より作成

大阪へのアジア人観光客の数



(備考) 訪日外国客(総数)、都道府県別訪問率より算出した推計値  
訪問率(アジア)は、訪日アジア人のうち、大阪を訪れた人の割合  
(資料) 国際観光振興会 (JNTO) 『訪日外国人旅行者調査』

自立した経済発展をめぐる地域  
例：北部九州の自動車産業

契機となった工場立地

日産自動車(株)九州工場  
・1976年生産開始  
・従業員数 約4,600人  
・生産台数 50万台

トヨタ自動車九州(株)宮田工場ほか  
・1992年生産開始  
・従業員数 約2,100人  
・生産台数 43万台

ダイハツ車体(株)大分工場  
・2004年生産開始  
・従業員数 約1,000人  
・生産台数 12万台

環境の変化

・工場再編の進展(旧来の拠点をから国内最新鋭工場へのシフト)  
・部品調達におけるコスト競争の激化(「系列」のゆるみ=九州の工場企業にもチャンス)

・発展するアジアの自動車産業  
・成長著しい中国、ロシア市場(新しい輸出拠点としての期待)

地域の施策

・港湾施設など関連インフラの整備  
・都市に近接する国際空港(福岡)  
・関連企業の誘致と工場産業の参入促進

「カーアイルランド九州」の実現

・生産台数100万台達成  
・自動車関連企業の集積  
・他産業(半導体製造)との融合



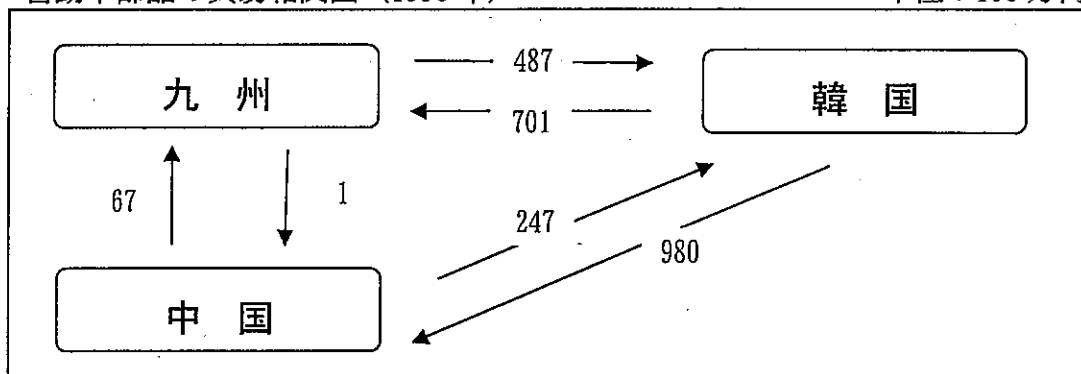
広域的な施策目標の設定

・生産台数 150万台  
・地元調達率70%  
・アジアの最先端拠点  
・次世代車の開発拠点

九州・韓国・中国間の自動車部品貿易の推移

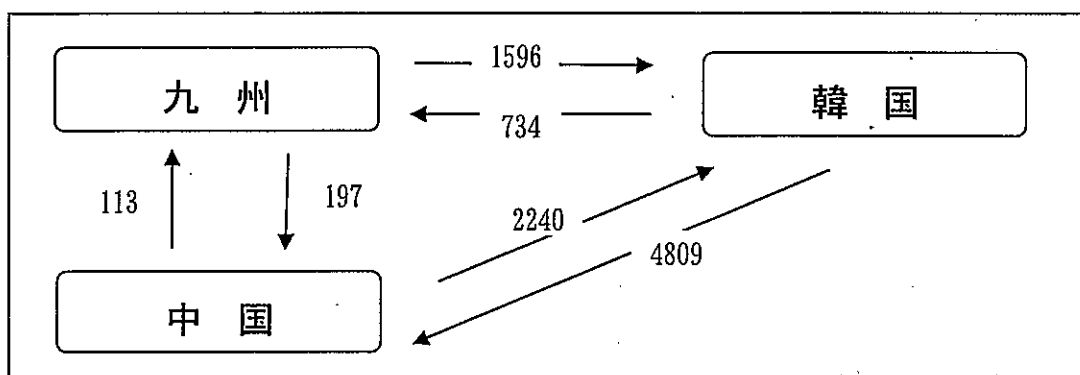
自動車部品の貿易相関図 (1998年)

単位：100万円



自動車部品の貿易相関図 (2000年)

単位：100万円



九州の韓国・中国との自動車部品貿易 (単位：100万円)

	年	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	00/93の増減率
輸出	韓国	496	689	545	331	520	487	1429	1596	221.8%
	中国	16	17	15	49	69	1	29	197	1131.5%
輸入	韓国	350	520	560	429	671	701	890	734	109.7%
	中国	0	0	0	0.4	8	67	105	113	-

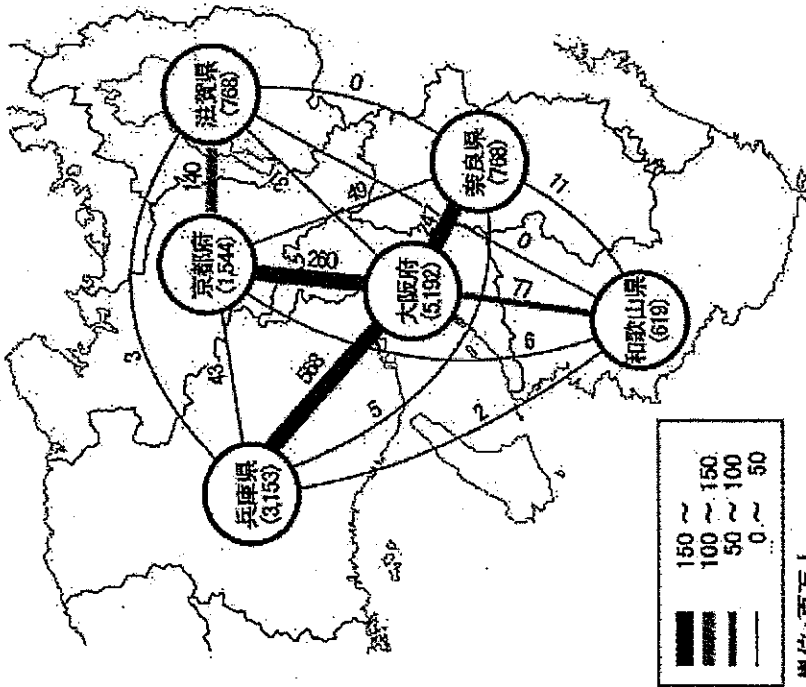
出典：九州経済産業局「九州アジア国際化レポート2001」



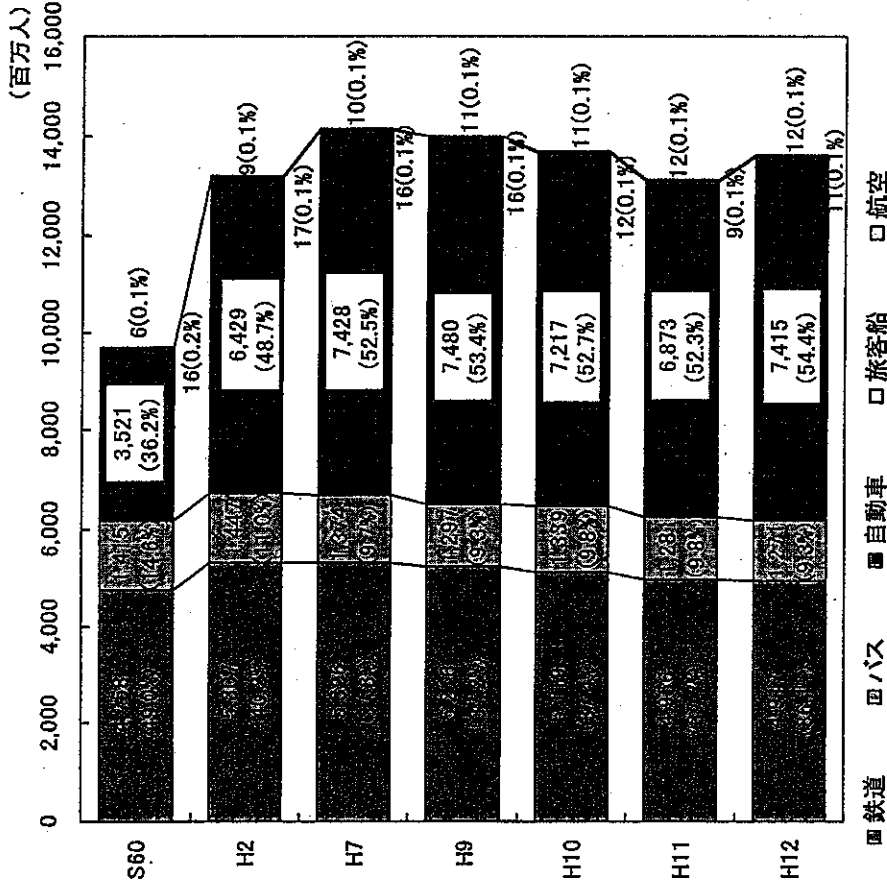


# 近畿圏の府県間旅客流動、交通モード別旅客量の推移

引用：第6回近畿地方交通審議会資料(国土交通省近畿運輸局作成)



単位：百万人  
資料：平成12年度  
旅客地域流動調査  
注：( )内は内々旅客流動



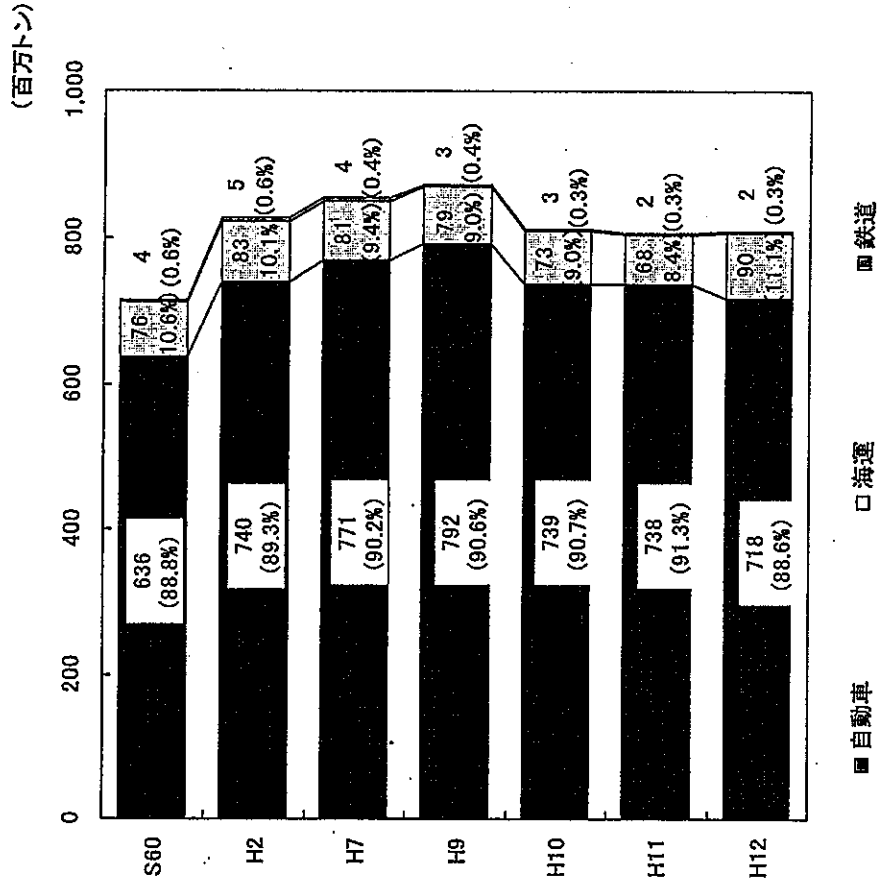
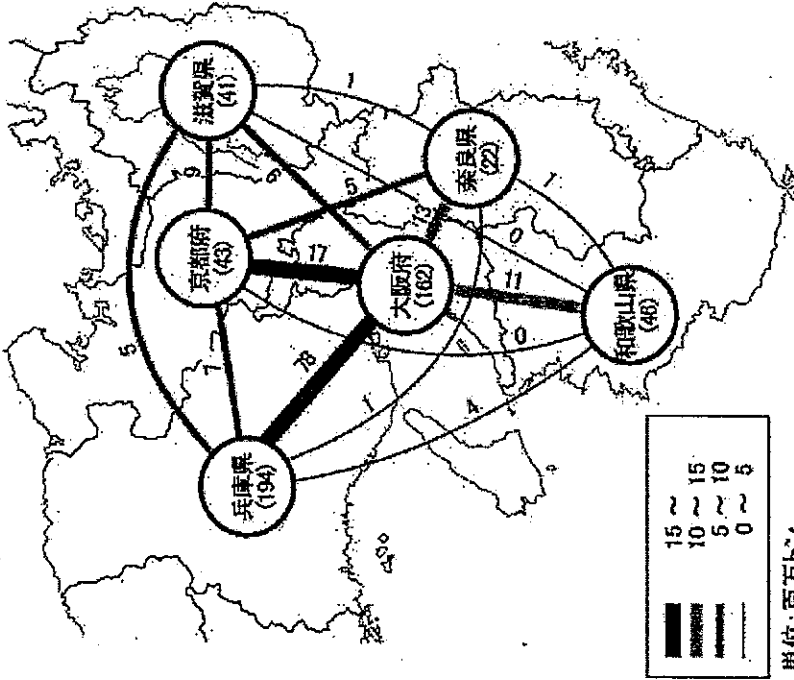
資料：旅客地域流動調査  
注：( )内は総旅客量に対する割合

近畿圏の交通モード別旅客量の推移(発計)

近畿圏の府県間旅客流動(H12)

# 近畿圏の府県間貨物流動、交通モード別貨物量の推移

引用：第6回近畿地方交通審議会資料(国土交通省近畿運輸局作成)



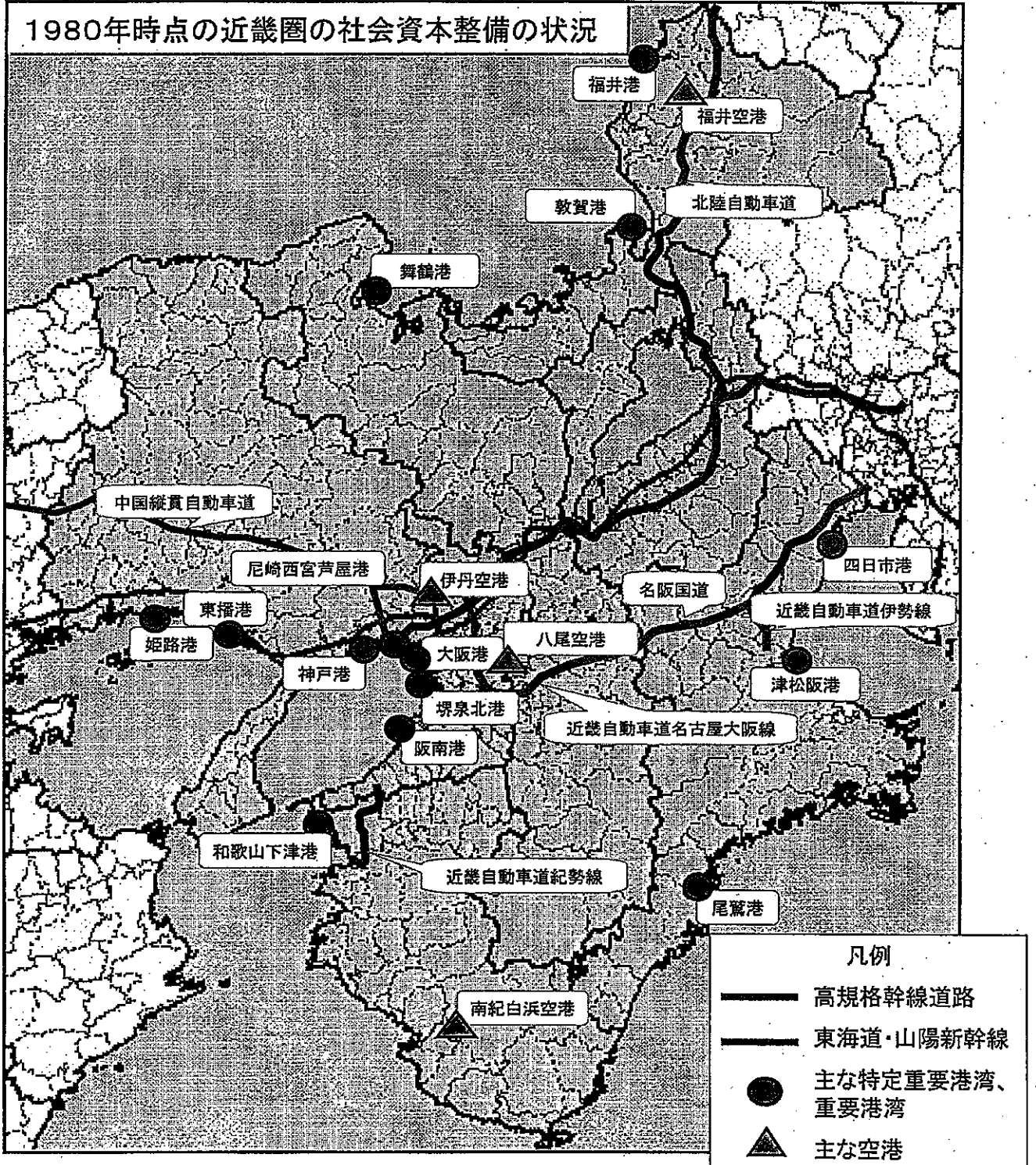
資料：貨物地域流動調査  
注：( )内は総貨物量に対する割合

近畿圏の府県間貨物流動(H12)

近畿圏の交通モード別貨物分担率の推移(発計)

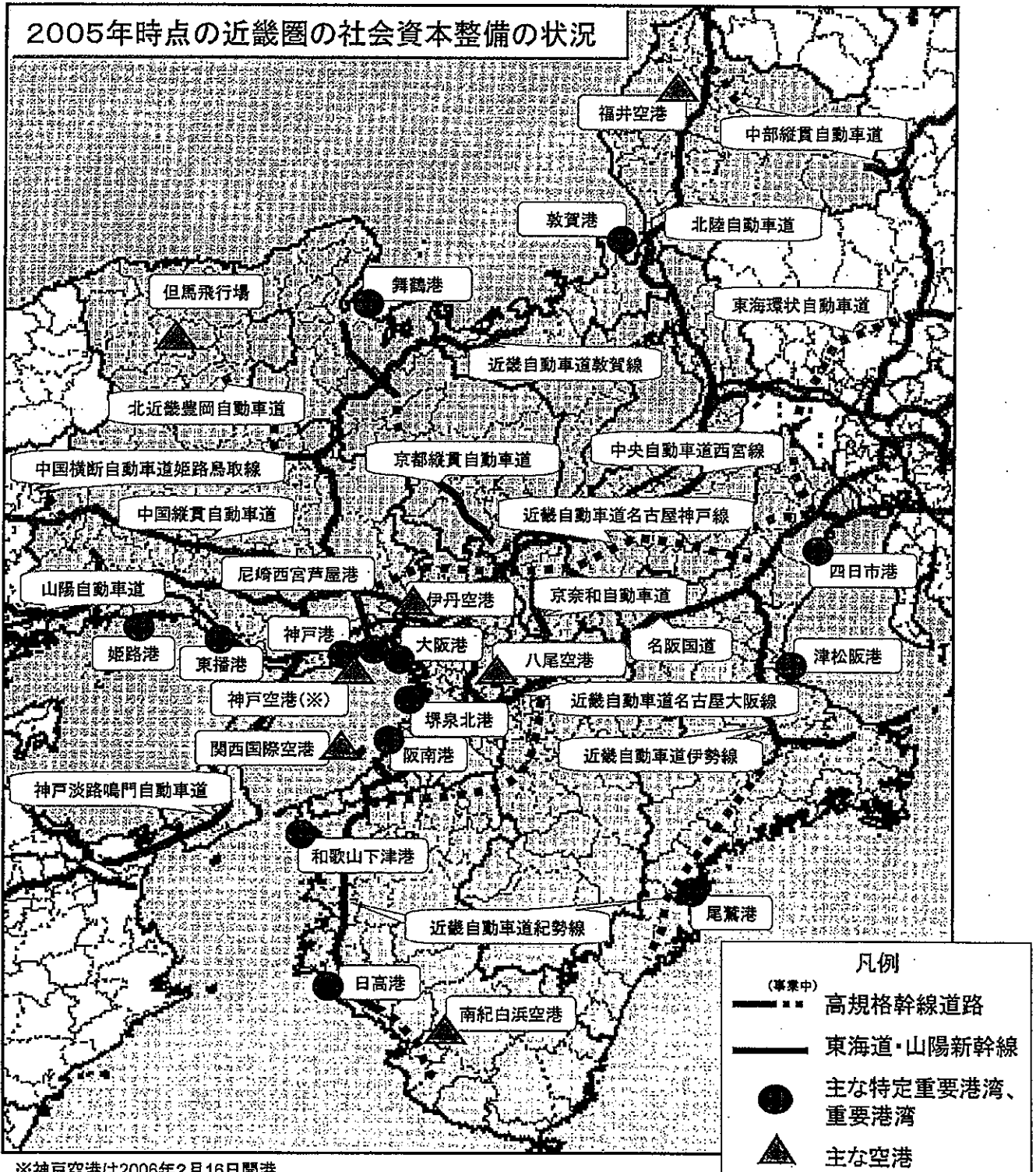
# 近畿圏における社会資本整備の状況

1980年11月末現在



# 近畿圏における社会資本整備の状況

2005年11月末現在



引用: 国土審議会第1回近畿圏整備部会配布資料より

引用: 国土交通省ホームページ「国土のモニタリング」より

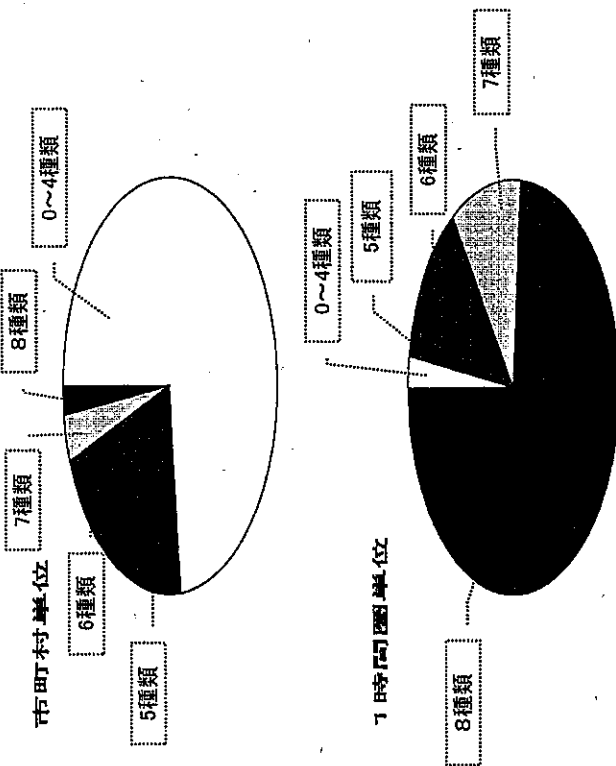
モニタリング項目: 圏域形成の動向

視点: 生活圏域の視点から国土をみるとどのような状況にあるか。

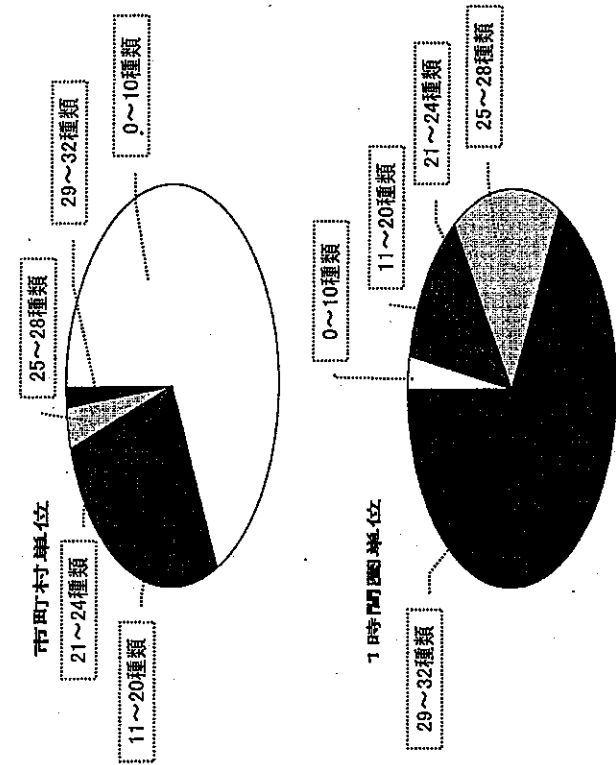
指標: 1時間圏域でみた生活関連サービス(社会教育施設・病院)

生活関連サービスを市町村単位と1時間圏単位でみると、単独市町村で提供可能なサービスの種類は限られるが、1時間圏単位でみれば、より多様なサービスの享受が可能となっている。

① 社会教育施設のうち、何種類あるか



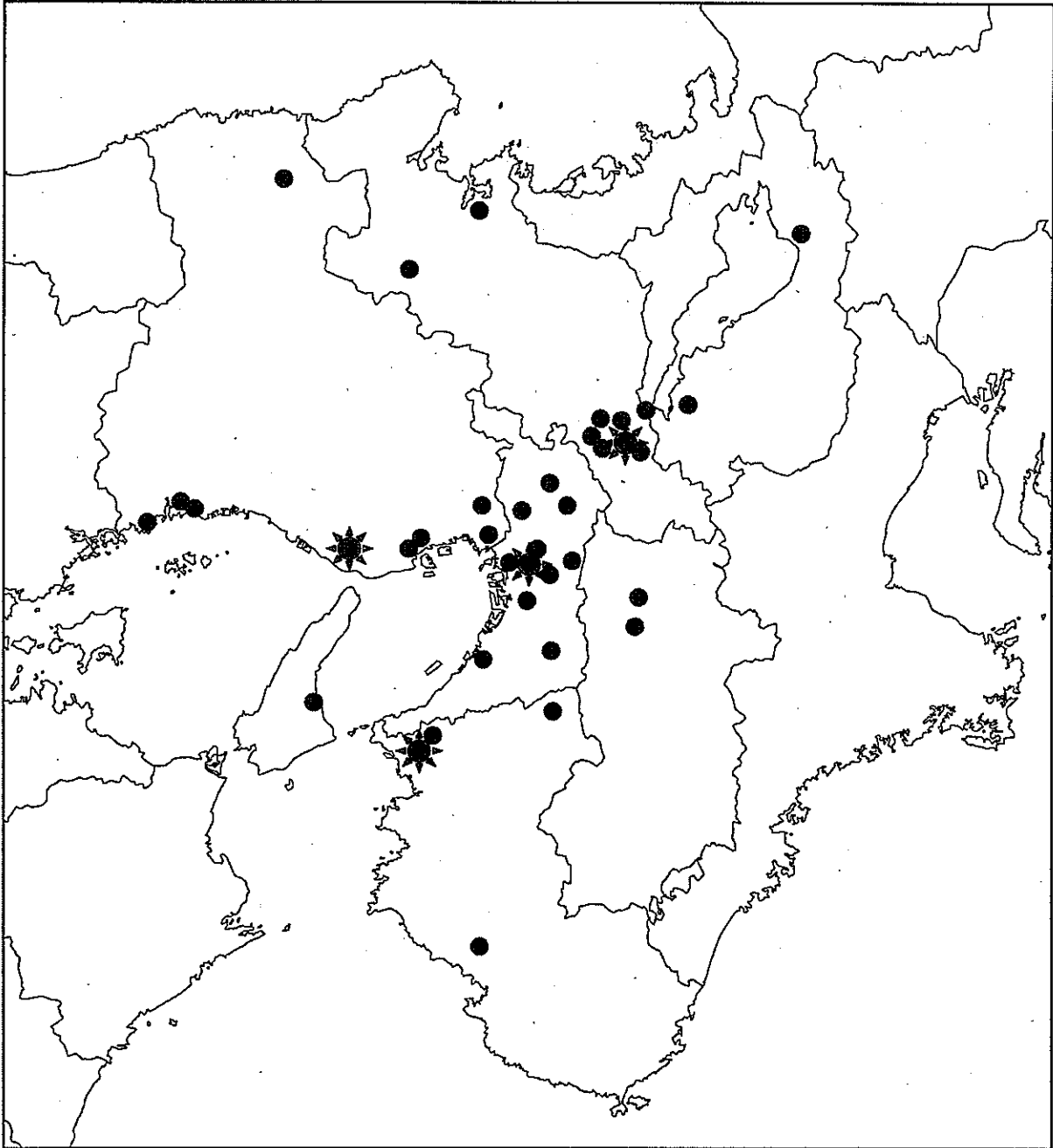
② 病院の診療科目のうち、何種類あるか



(出典) 文部科学省「社会教育調査報告(2000)」、国土交通省総合交通体系データベース(NAVINET)をもとに国土交通省国土計画局作成。  
 (注) 1. ここで「社会教育施設」とは、①公民館、②図書館、③博物館・博物館類似施設、④青少年教育施設、⑤婦人教育施設、⑥社会体育施設・民間体育施設、⑦文化会館、⑧カルチャーセンターの8種類の施設をいう。  
 2. ここでの「施設の種類の数」とは、上記8種類の施設のうち、市町村内あるいは1時間圏内に何種類が存在しているかを捉えたもの。

(出典) 厚生労働省「医療施設調査(1998)」、国土交通省総合交通体系データベース(NAVINET)をもとに国土交通省国土計画局作成。  
 (注) 1. 「病院の診療科目」とは、内科、外科等を意味し、全部で32種類(歯科関係を除く)ある。  
 2. ここでの「施設の種類の数」とは、上記32種類の診療科目のうち、市町村内あるいは1時間圏内に何種類が存在しているかを捉えたもの。

近畿2府4県のがん診療連携拠点病院の立地状況



都道府県がん診療連携拠点病院



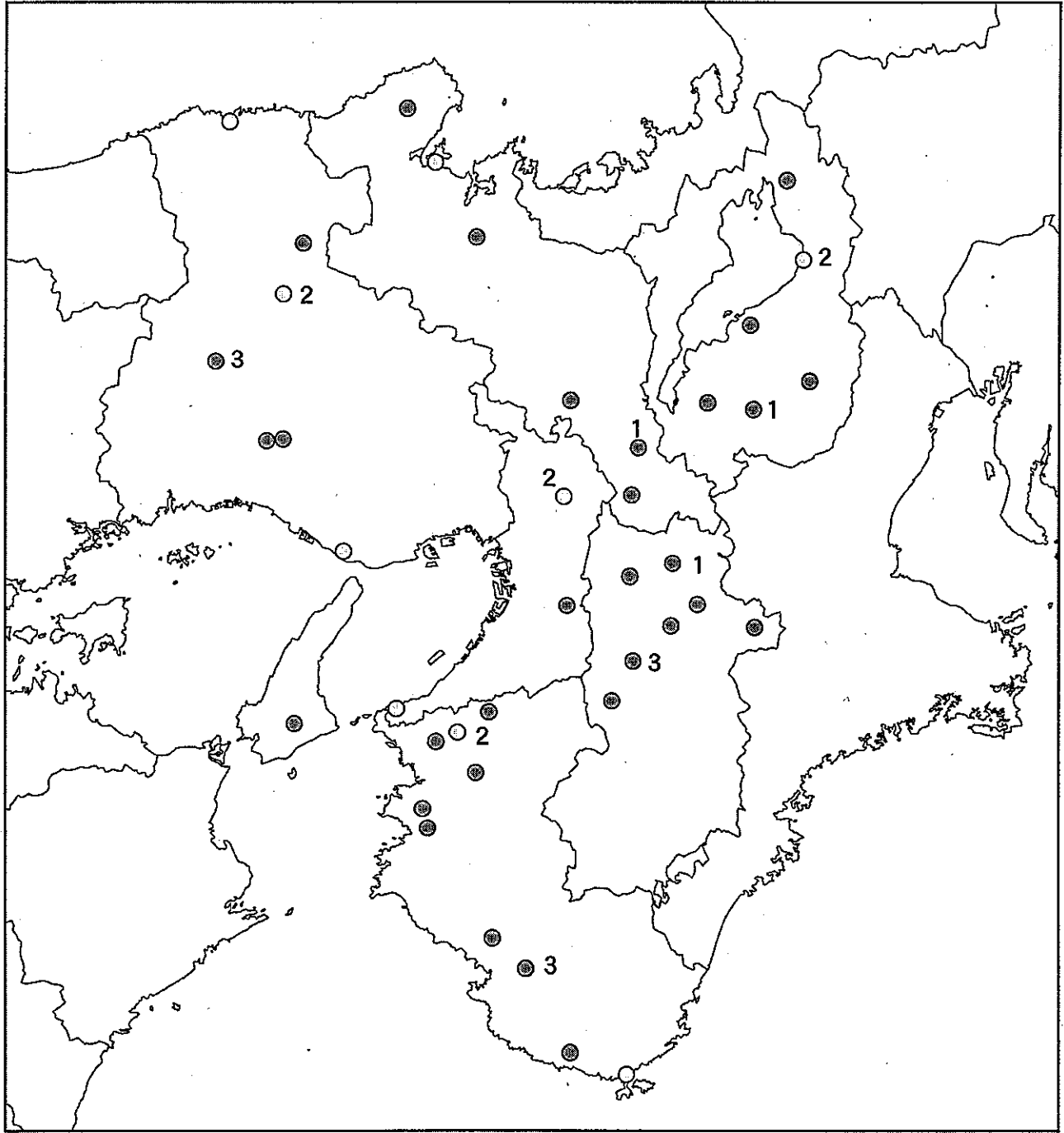
地域がん診療連携拠点病院

\* 「がん診療連携拠点病院」は、全国どこでも適切ながん医療が受けられる体制の整備に向け、地域のがん診療の連携拠点として医療水準の引き上げを行う病院。都道府県知事の推薦に基づき、厚生労働大臣が指定。

都道府県の中心ながん診療機能を担う「都道府県がん診療連携拠点病院」（都道府県に1箇所程度）と、二次医療圏に1箇所程度設置される「地域がん診療連携拠点病院」がある。

自らが専門的ながん医療の提供を行うほか、地域の医療機関の情報を把握し、地域のがん医療の体制構築に努めるほか、人材育成なども行う。

近畿2府4県の農林水産系公設試験研究機関 立地状況



● 農林系試験研究機関

○ 水産系試験研究機関

1=茶業の振興を行うもの

2=内水面漁業の振興を行うもの

3=林業の振興を行うもの

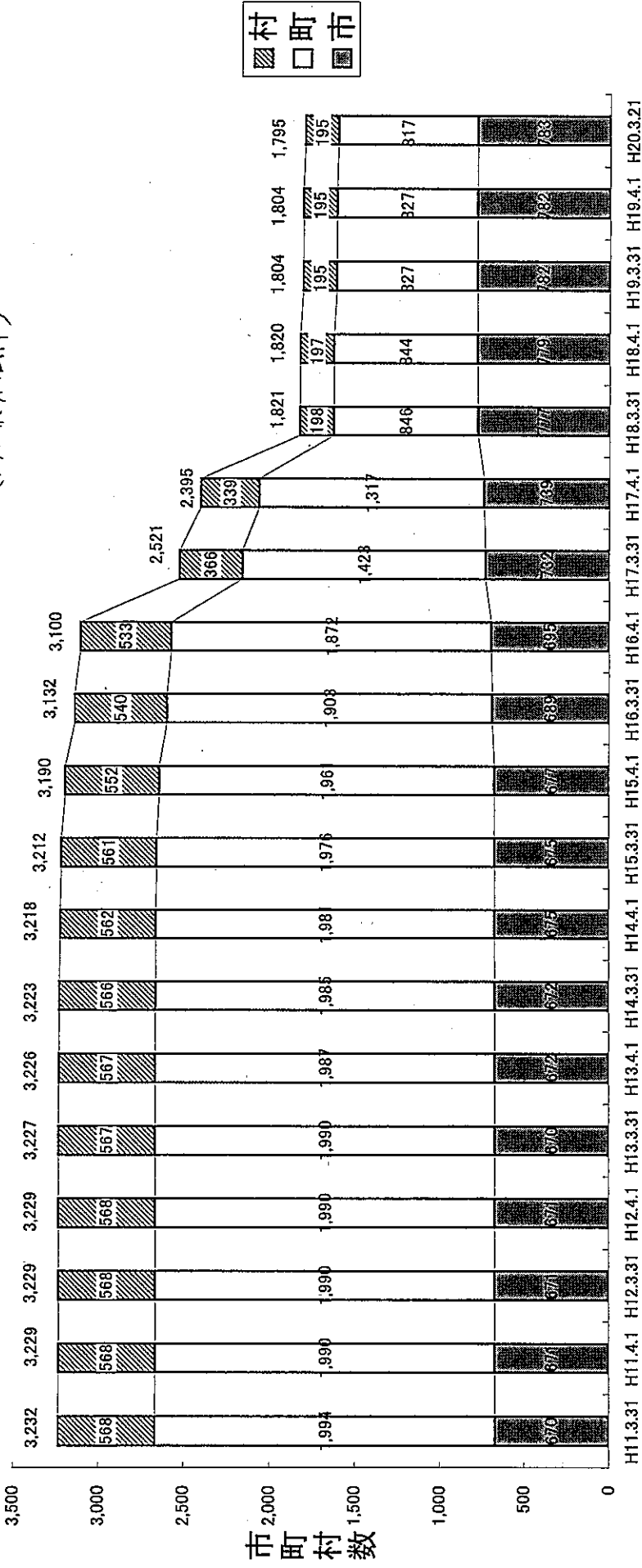


# 市町村合併の推進状況について

参考資料 4-①その1

(出典: 総務省HP)

○ 市町村数の変遷



○ 市町村合併件数

年度	合併関係 市町村数	市町村数	
		前年度末	当年度末
H11年度	4	3,232	3,229
H12年度	4	3,229	3,227
H13年度	7	3,227	3,223
H14年度	17	3,223	3,212
H15年度	30	3,212	3,132
H16年度	215	3,132	2,521
H17年度	325	2,521	1,821
H18年度	12	1,821	1,804
H19年度 (H20.3.21まで)	5	1,804	( 1,795 )
計	599	2,036	

平成11年3月31日 3,232  
(市670町1,994村568)

△856  
(△26.5%)

平成18年3月31日 1,821  
(市777町846村198)

△26  
(△1.4%)

平成20年3月21日(予定)1,795  
(市783町817村198)

△1,437  
(△44.5%)

○ 都道府県別合併の進捗状況

(出典:総務省HP)

参考資料4-①その2

平成11年3月31日現在

平成20年3月21日現在

	都道府県	市	町	村	計	市	町	村	計	増減率
1	北海道	34	154	24	212	35	130	15	180	-15.1%
2	青森県	8	34	25	67	10	22	8	40	-40.3%
3	岩手県	13	30	16	59	13	16	6	35	-40.7%
4	宮城県	10	59	2	71	13	22	1	36	-49.3%
5	秋田県	9	50	10	69	13	9	3	25	-63.8%
6	山形県	13	27	4	44	13	19	3	35	-20.5%
7	福島県	10	52	28	90	13	32	15	60	-33.3%
8	茨城県	20	48	17	85	32	10	2	44	-48.2%
9	栃木県	12	35	2	49	14	17	0	31	-36.7%
10	群馬県	11	33	26	70	12	16	10	38	-45.7%
11	埼玉県	43	38	11	92	40	29	1	70	-23.9%
12	千葉県	31	44	5	80	36	17	3	56	-30.0%
13	東京都	27	5	8	40	26	5	8	39	-2.5%
14	神奈川県	19	17	1	37	19	13	1	33	-10.8%
15	新潟県	20	57	35	112	20	9	6	35	-68.8%
16	富山県	9	18	8	35	10	4	1	15	-57.1%
17	石川県	8	27	6	41	10	9	0	19	-53.7%
18	福井県	7	22	6	35	9	8	0	17	-51.4%
19	山梨県	7	37	20	64	13	9	6	28	-56.3%
20	長野県	17	36	67	120	19	25	37	81	-32.5%
21	岐阜県	14	55	30	99	21	19	2	42	-57.6%
22	静岡県	21	49	4	74	23	19	0	42	-43.2%
23	愛知県	31	47	10	88	35	26	2	63	-28.4%
24	三重県	13	47	9	69	14	15	0	29	-58.0%
25	滋賀県	7	42	1	50	13	13	0	26	-48.0%
26	京都府	12	31	1	44	15	10	1	26	-40.9%
27	大阪府	33	10	1	44	33	9	1	43	-2.3%
28	兵庫県	21	70	0	91	29	12	0	41	-54.9%
29	奈良県	10	20	17	47	12	15	12	39	-17.0%
30	和歌山県	7	36	7	50	9	20	1	30	-40.0%
31	鳥取県	4	31	4	39	4	14	1	19	-51.3%
32	島根県	8	41	10	59	8	12	1	21	-64.4%
33	岡山県	10	56	12	78	15	10	2	27	-65.4%
34	広島県	13	67	6	86	14	9	0	23	-73.3%
35	山口県	14	37	5	56	13	7	0	20	-64.3%
36	徳島県	4	38	8	50	8	15	1	24	-52.0%
37	香川県	5	38	0	43	8	9	0	17	-60.5%
38	愛媛県	12	44	14	70	11	9	0	20	-71.4%
39	高知県	9	25	19	53	11	17	6	34	-35.8%
40	福岡県	24	65	8	97	28	34	4	66	-32.0%
41	佐賀県	7	37	5	49	10	10	0	20	-59.2%
42	長崎県	8	70	1	79	13	10	0	23	-70.9%
43	熊本県	11	62	21	94	14	26	8	48	-48.9%
44	大分県	11	36	11	58	14	3	1	18	-69.0%
45	宮崎県	9	28	7	44	9	18	3	30	-31.8%
46	鹿児島県	14	73	9	96	18	24	4	46	-52.1%
47	沖縄県	10	16	27	53	11	11	19	41	-22.6%
	合計	670	1,994	568	3,232	783	817	195	1,795	-44.5%

(注) 市数は政令指定都市を含み、特別区数を含まない。

## 関西における広域自治体改革への期待

## 1 関西分権改革推進委員会「関西広域聯合のあり方に関する提案」(平成18年6月)

- 「高齢化の一層の進展と人口減少社会の到来、国際的な地域間競争の激化、国と地方を通じる財政の悪化といった時代状況の中で、府県を越える広域的課題への取り組みの重要性がますます高まっており、その対応の巧拙によって今後の地域の発展が左右される。」
- 広域的な課題に国が対応すれば、「全国的な統一性・公正性の観点や国の財政事情が優先され、かつ省庁縦割りになるため、関西の地域特性を活かした関西独自の発想や戦略で総合的に問題を解決するといった努力が報われないなど弊害が多い。」
- これまで関西では官民が協力し、様々な連携組織を設けることによって、広域的な課題に取り組んできたが、「地域の利害対立が大きいテーマは避けられがちになり、自治体間の調整に多くの時間を要する...。」
- 「府県を越える広域的課題について国から権限・財源の移譲を受けて取り組むためには、『府県を越える広域自治組織』を新たに設置する必要がある。」

## 2 (社)関西経済同友会 地域主権推進委員会「5年以内に『連邦的道州制』へ移行せよ」(平成18年4月)

- ビジネスプロセスの柔軟は変更を求めるネット社会において、官僚組織の肥大化・硬直化は競争力を決定的に阻害
- 豊かな社会の多様なニーズに、画一的な中央集権制の官僚主導経済では即応できない。
- 東アジア経済の巨大化により、国家間のみならず経済、観光、安全等の都市間競争が激化。
- 立法権や許認可権が国に集中し、社会変化に対応した法の改正や制度の整備が追いついていない。
- 国際競争力のある施設やサービスが東京に集中する一方、各道府県では、規模が小さく横並びの国際競争力のない施設やサービスしか実施できていない。このような状況では、政策の失敗、経済の失敗、大規模な震災などのリスクが高くなりすぎる。
- 現在、1000兆円近い公的債務を抱え、また国・地方合わせた一般会計150兆円のうち、50兆円が借金による収入。もはやこの仕組みを続けることは不可能。
- これらの環境を勝ち抜き、日本の独立と豊かさを維持するには、「大転換」が必要となる。

## 府県よりも広域的な地方制度が求められる論拠（案）

三菱UFJリサーチ&コンサルティング（株）

研究開発第2部 野田 遊

### 1. 意思決定・政策実施の有効性の確保 ～府県間関係からみた課題に係る論拠～

#### (1) スケールメリットを活かした有効な投資

・ 長引く景気低迷や少子高齢化に伴う財政の悪化、グローバル化に伴う国内地域の競争力低下の懸念等のなかで、京都府を含む関西が競争力を確保するためには（あるいは関西分権改革研究会が指摘する対東アジア戦略の有効性を高めるためには）、限られた財源等を背景として、いかに有効な意思決定を行い、着実に政策実施を推進できるかが極めて重要である。

・ ただし、現状では、空港や港湾等をはじめとした社会資本整備において、また、産業政策等における補助金供給等において、各府県（場合によっては国出先機関等も含む）のセクショナリズムにより、有効かつ効率的な投資が困難な状況となっている。

・ また、各府県において必ずしも十分にニーズがあるとは言えないような施設（高度な試験研究機関や文化施設等）がそれぞれの府県に立地するなど、非効率な投資もなされている。

・ 空港に関しては、関西では、関西国際空港と大阪国際空港（伊丹空港）が整備されているのみならず、神戸空港が整備予定となっているほか、但馬空港や南紀白浜空港が整備されており、また、その他にも整備構想のある空港があるなど、関西における各空港の役割分担が不明確であるとともに、関西全域としてみた場合の十分な投資効果は見込めないと思われる。足並みのそろわない各府県が政令指定都市と交渉するのではなく、関西として政令指定都市と調整を行っていたのであれば、現状の関西国際空港の位置は、利用客のアクセスを勘案のうえ、人口集中地域からのアクセスが良い場所であったと考えられる。また、関西の全空港が府県営ではないものの、府県から出資ならびに補助金が投入されているという点からも投資効果の問題が浮上する。

・ また、港湾に関しては、舞鶴港と敦賀港の背後圏が重なっており、しかも、関西の港湾を利用する事業者の8割以上が大阪港と神戸港（それぞれ府営港湾ではないが）を利用していることから、イメージとしては残りの2割を舞鶴港と敦賀港がパイを取り合っているといえる。つまり、投資効果（整備コストからみた利用状況）が低い港湾が整備されているという問題があり、関西として一元的に港湾整備の計画を再検討することが求められる。

・ その他、産業政策における企業への補助金供給に関しては、企業の研究開発に対して、数百万円～1千万円レベルの補助金を供給するよりも数億円レベルの補助金を集中的に投資する方が成果が見込まれる。あるいは、国からの補助金ではあるが、地域でのプロジェクト創成（都市エリア産学官連携促進事業や21世紀COE等）も、現状のような分散投資ではなく、集中投資による方が投資効果が期待される。

#### (2) 広域的行政需要に伴う課題への一元的対応

・ 府県域を越える広域的行政需要は、すべての行政分野において生じているわけではないが、中には、産業廃棄物規制や災害時等の危機管理への対応、救急対応（ドクターヘリ）など、各府県が足並みを揃えて対応すべき政策領域もある。

・ たとえば、産業廃棄物処理については、引取料金が低額であり分別区分が緩い地域に廃棄物が集まる傾向があり、府県域を越えて廃棄物が移動し処分されている。ここでは、A 府県の業者がB 府県に産業廃棄物を廃棄した場合、A 府県にとっては、自らの政策領域ではないため、B 府県で生じる課題対応へのモチベーションは高くならない結果、十分な対応がなされない可能性も考えられる。大阪湾フェニックス計画による処理など一部に一元的管理に近い体制は整備されているので、現状の廃棄物処理を関西全域でさらに計画的に行うためには、各府県で個別に対応するよりも一元的な計画・管理が求められる。

・ その他、規模の大きな迷惑施設を設置するという議論になった場合、行政区域が府県間で分離しているよりは統合的である方が調整コストは低くなると思われる（府県間の調整を介さずに、市町村、あるいはもっと住民に身近な地域レベルでの調整が中心になる）。

・ これらの点もふまえ、府県間の広域連合よりもさらに一元的な意思決定と足並みをそろえた政策実施が可能な広域地方制度を導入することが期待される。

### (3) 政策実施の裏付けとなる財源の自地域での調達

・ 政策実施の裏付けとなる財源は、自立的に確保できることが望ましい。

・ ただし、現状では、たとえば奈良県民が大阪府で就業することにより生じた税収が大阪府のものとなり、当該の税収を用いて大阪府民への行政サービスが実施されるなど、政策実施とその裏付けとなる財源、受益と負担の関係が対応していない。

・ 自地域で働いた結果が自地域に還元される仕組みを整備するためには、可能な限り上記のようなスピルオーバーが生じないような自立的な行政体制として、広域地方制度の導入が妥当性をもつ。

## 2. 市町村と府県間の二重行政の解消に向けた契機

～市町村・府県関係からみた課題に係る論拠～

・ かねてより府県不要論の背景の一つとして、市町村と府県間の二重行政の課題があげられてきたが、府県を廃止して道州等の広域地方制度を導入することにより即座に二重行政が解消するとは限らない。

・ 重要なことは、府県よりも広い範囲の広域地方制度（自治体）の導入にあたって、広域自治体と基礎自治体間の役割分担を明確にすることであり、その意味では、副次的な論拠としてではあるが、広域地方制度の導入は、二重行政解消に向けた役割分担の契機になると思われる。

## 3. 地方分権の受け皿づくり ～中央地方関係からみた課題に係る論拠～

・ 関西における政策を地域の実情に応じて形成するためには、関西が自立的に政策を企画立案することが必須となるが、現実には、たとえば近畿圏整備計画については関西を熟知しない中央政府の担当者が策定しているなど、中央政府において関西の政策が形成されている政策領域も多い。

- ・ こうした状況を打開するためには、地方が地方の実状に応じて政策を形成するうえで必要な相応の権限と財源が求められる（団体自治の強化）。
- ・ ただし、国と地方を通じた財政難、また、北海道の道州制特区構想の交渉過程で見られるように各省庁が権限維持を固執する中であっては、現状の府県制度を温存するかたちで中央政府に権限移譲を要請してもその実効性は見込めない。
- ・ こうした状況をいまえば、説得力のある「関西に有効かつ効率的な広域地方制度案」を中央政府に提示するなかで、権限・財源の移譲について交渉することが重要と考えられる。

以上

(京都府「広域地方制度検討プロジェクトチーム」第3回会合(平成17年8月19日)提出資料)