

第1回 名古屋市大都市制度有識者懇談会 発言概要

区分	主な発言
岩崎氏	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="376 416 1399 748">○ この圏域が、モノづくり地域としての特性を継続していくためには、モノを製造し、輸出していかざるを得ない。こうした状況を支えるべき港湾機能が、伊勢湾全体ではなく名古屋港と四日市港に分かれてしまっている。四日市から名古屋へ通勤する人が多い実態を踏まえると、県境を越えた大都市制度を大胆に考えていくべきではないか。</li> <li data-bbox="376 824 1399 1099">○ 今後、少子高齢化が進んでいくため、まずは、団塊の世代が全員後期高齢者となる 2024 年をターゲットとするべきである。そこに向けて、地域社会の老朽化に対応できる小規模多機能自治を実現するとともに、それを支える大都市制度を構想していくべきではないか。</li> <li data-bbox="376 1176 1399 1335">○ 住民の身の回りにおいて、小規模多機能自治の仕組みを動かせる区役所であるべきであり、区役所がこうした機能を発揮しやすくなる本庁組織であるべきだ。</li> <li data-bbox="376 1411 1399 1626">○ 区長を特別職に位置づけ、区選出市議員で構成される常任委員会を設置するだけで、何か解決するわけではない。むしろそういう仕組みや体制を行政区ごとに選択できる自由を与えることが重要である。</li> <li data-bbox="376 1702 1399 1977">○ 大都市制度の制度設計にあたっては、圏域全体の大都市圏戦略と市域内の総合計画をどのような形で最適に実現できるかを考慮すべきである。そのため、大都市圏戦略や総合計画の検討と、それを支える大都市制度の検討がしっかりとリンクしていくことが必要になるのではないか。</li> </ul>

区分	主な発言
江口氏	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="376 255 1396 577">○ 名古屋経済圏はトヨタ自動車を中心に製造業の輸出で成り立っているものの、名古屋市内に限ると製造品出荷額は他の指定都市と比べて決して多くない。トヨタ自動車の国内生産台数が頭打ちになり、名古屋市内への人口流入の減少が想定される中、名古屋市もこれまでの発想を転換していく必要がある。</li> <li data-bbox="376 645 1396 913">○ 名古屋市が他都市と異なるのは、14年後にリニア中央新幹線が開業し、東京と40分で結ばれることである。東京にストローされる一方で、名古屋が日本屈指のアクセス性の高い都市になることから、製造業で国際的な都市間競争を勝ち抜くための大きな利点となる。</li> <li data-bbox="376 981 1396 1361">○ 名古屋の大都市制度を考えるにあたり、名古屋市や愛知県全体における豊田市の重要性を考慮する必要がある。豊田市から名古屋市への流入は少ないものの、県外から豊田市への転入者が名古屋市周辺の市町に転出するケースがある。こうした人達が、名古屋市内で会社勤めや買い物をしており、豊田市への人口流入が間接的に名古屋市に経済的なメリットをもたらしている。</li> <li data-bbox="376 1429 1396 1529">○ 豊田市を広域行政圏として取り込み、豊田エリアを含めた狭域名古屋都市圏の発展を考えていくことが重要である。</li> <li data-bbox="376 1597 1396 1809">○ 基礎自治体の上に広域連携ユニットをつくり、県や国から様々な権限移譲を受け、その中心都市の名古屋市は従来の指定都市よりも強い権限を持つという形がよい。どういう形だと実現できるのかは、今後の議論になるだろう。</li> <li data-bbox="376 1877 1396 1977">○ 個別テーマごとに連携パターンが自由に組めるような柔軟な制度設計が望ましい。</li> </ul>

区分	主な発言
木村氏	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="375 257 1401 533">○ 人口減少の問題はしばしば指摘されるが、標準的な経済学において、最終的に重要なのは一人一人の幸福・厚生や、その代替として挙げられる所得である。1人あたりの変数が重要であるとするならば、人口減少がもたらす問題はそれほど自明ではない。</li> <li data-bbox="375 611 1401 768">○ 人口構造の変化の具体的な影響は2点ある。1点目は、少子高齢化が進み、年齢構成が変わると行政サービスの需要も変わるため、その対応が必要になるということ。</li> <li data-bbox="375 846 1401 1234">○ 2点目は、行政サービスに対する規模の経済や規模効果と呼ばれるものである。人口減少により経済規模が小さくなると、行政サービスの供給面において、効率が低下し、一人当たりの行政サービスコストの上昇が予想される。その結果、行政サービスの供給が困難になったり、財政を圧迫したりすることになるため、一人一人の厚生水準にも悪影響を与えかねない。</li> <li data-bbox="375 1312 1401 1641">○ 名古屋市は近隣市町村との関係が密であり、近くにかんがりの経済規模を持つ三河地方もある。そのため、広域的な行政サービスの運営において、基礎自治体とは異なる、より広域的な意思決定主体が存在する方がいい場合もある。一方で、近隣市町村との連携やネットワーク化には少なくない物的コスト、人的コストがかかる。</li> <li data-bbox="375 1720 1401 1937">○ 広域連携を進めるにあたっては、多くの費用をかけても、それを上回る価値があることを示す必要がある。また、愛知県が広域調整を行うことよりも、より効果のある方法であると判断できるような材料を示すことも必要である。</li> </ul>

区分	主な発言
林氏	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 昨今、欧米では、首都一極集中は良くないという発想の下、第2、第3の都市を活性化させる方向で分権を進めている。</li> <li>○ 制度論も重要だが、制度論から検討すると現行制度の微修正にとどまりがちになる。ビジョンを実現していくためにはどういう体制が必要かという議論が必要である。</li> <li>○ 都市政策や地域政策、国土政策のパラダイムが大きく変わり、行政だけでなく民間や様々な主体を含めた地域経営、都市経営の時代になった。行政と民間が一体となって、地域の活性化を考えていかななくてはならない。</li> <li>○ 防災は、どの自治体でも取り組まなければならないことなので、共同で検討しやすい。しかし、今、大都市圏で求められているのは個々の自治体で取り組んでも効果が出ない分野における連携である。</li> <li>○ 通勤・通学や買物圏、住宅市場圏など、圏域のつながりは多岐にわたるため、画一的な制度は難しい。また、あらゆる分野を含めて圏域を設定することが難しくなっており、より柔軟な取組みを可能とする制度を考えていくことが重要な視点である。</li> <li>○ 自治体の個性や市民のキャラクターが異なる中、足並みを揃えるのは非常に難しく、水平連携と言うのは簡単だが、実際に進めるのは難しい。</li> <li>○ 生活保護などの貧困問題を名古屋市だけの問題として捉えるのではなく、広域的な問題として考えていくべきである。地域の発展に向けて、共通のビジョンと問題意識を持つべきである。</li> <li>○ 広域連携を実現していくためには、意思決定のメカニズムの議論も重要である。また、地域レベルでは、地域住民の意思をどのように反映していくかという議論が重要である。</li> </ul>

区分	主な発言
辻氏	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 名古屋市はバランスのよい都市だが、特別自治市のあり方を考える際には、それが仇となる場合もある。例えば、製造業が圏域全体に広がる中、特別自治市となって名古屋市の産業部門を切り取った場合、国・圏域全体・愛知県の産業政策との関係をどう考えるのかは議論が必要である。</li> <li>○ 名古屋市はこれまでも近隣市町村との広域連携に取り組んできているが、特別自治市になった時にこの取組みをどう考えていくかは課題である。今後の名古屋の発展にとって大きいのは、広域的な都市計画と港・空港である。</li> <li>○ 名古屋市及び近郊には日本最大のゼロメートル地帯があり、都市インフラについては機能更新だけでなく、機能強化が求められている。インフラの更新需要も他の指定都市に比べて高い。今後、どう対応していくかが課題である。</li> <li>○ 名古屋市は、3大都市の中でも独自性が強く、極端な人口の転入転出もなかったが、リニア中央新幹線が開通すると東京との間の相互依存性が高まる。東京は今後、オリンピックに合わせて都市の機能更新を図っていく可能性がある。名古屋にとっては、東京に対抗してどのように魅力あるまちづくりをしていくか、また、そこにどう特別自治市を絡ませていくのかが重要である。</li> <li>○ 大都市制度改革は、特別自治市であれ、何であれ、守備範囲が広いので、最終的には総合的になる。ただし、「行政改革を進める」、あるいは、「経済成長を実現する」など、わかりやすいストーリーが必要である。</li> <li>○ 特別自治市の基本的な骨格は、都道府県の事業を指定都市に移管することなので画一的だが、近隣市町村との水平連携により、新たな事業展開が加われば多様性が出てくる。</li> <li>○ 特別自治市になる場合、業務によっては指定都市に移管せず、都道府県に残すものも出てくる。制度設計の中で、こうした仕分けをする必要がある。</li> </ul>

区分	主な発言
宮脇氏	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="375 257 1396 537">○ 大都市制度の議論が進まなかったのは、議論の入口を行財政に置いていたからだ。行財政の議論は重要ではあるが、国と地方、自治体間の対立構図を作ってしまう、議論が市民から遠くなっていた。大都市制度の議論は機能論から始めるべきである。</li> <li data-bbox="375 604 1396 940">○ 機能論とは、ハブ化とオープン化である。大都市に求められる地域・日本・世界それぞれにおけるハブ機能をどのように位置づけ、制度設計をしていくかが重要である。一方、オープン化は民間企業や住民に対するオープン機能を意味する。ハブ機能、オープン機能からグランドデザインを考えていかなければならない。</li> <li data-bbox="375 1008 1396 1299">○ 北海道には、道州制特区という制度があるものの、成果が出ていない。理由はグランドデザインがなく、トリガー（引金）が明確になっていないからである。トリガーを明確にしてシンプル化することが、制度設計の初期段階においては重要である。</li> <li data-bbox="375 1366 1396 1590">○ コミュニティのオープン化も大切な視点である。指定都市においては、行政区のあり方や、都市の一体的経営と身近な民主主義の関係をどう考えていくのかも重要な議論になる。</li> <li data-bbox="375 1657 1396 1825">○ 広域連携や行政区について議論をしていけば、おのずと都市経営の意思決定のあり方にも話が及び、執行部だけでなく、議会も含めた議論となる。</li> <li data-bbox="375 1892 1396 2049">○ 意思決定が硬直化すると広域連携はうまくいかない。広域連携をポイントにするのであれば、意思決定のあり方まで制度設計できるかが大きい。</li> </ul>