

〈緊急提言〉

内需振興のための
大都市圏インフラ整備について

平成10年11月

社団法人 関西経済同友会
調査企画部会

1. 環境認識

我が国は、高度経済成長を通じて欧米へのキャッチアップを実現し、世界第二位の規模を有する経済大国となった。しかしながら、少子高齢化の進展、円高の進行、経済のグローバル化・情報化の進展等、大きな経済社会環境の変化が進む中で、構造改革を強力に推進することが求められてきている。

第一に、我が国の経済構造を、内需主導型の新しい経済システムに転換するという構造改革である。高付加価値化・高度情報化・サービス化を推進し、21世紀を担う新しい産業を育成することによって、従来の産業構造からの転換を図るとともに、量的な拡大を志向する『画一化した大量生産型社会』から、多様な価値観を持つ個人が『真に豊かさを感じられる活力あふれる社会』に変革していくことが求められてきている。

第二に、制度疲労を起こしている積み上げ方式・前例踏襲主義を原則とする官僚主導・中央集権システムから規制緩和・地方分権を通じて、民間、地域が主導するシステムへの転換を図るという構造改革である。

こうした問題は、1980年代から既に存在していたが、バブルの発生によって、経済のボリュームが急激に拡大した結果、このような構造改革の必要性の認識が薄れ、従来型の経済・社会システムが温存される結果となってしまった。

現在、日本経済は、3年連続のマイナス成長が懸念され、雇用情勢も過去最高の失業率を記録するなど、まさに危機的な状況である。

その背景には、バブル崩壊以降、資産デフレの急激な進行によって、多額の不良債権が発生し、金融システムの不安定化が起こるとともに、企業活動・民間消費が萎縮したことから30兆円以上とも言われる大規模な需給ギャップが発生したことがある。さらに、長期的な構造改革の遅れ、特に情報通信、環境、高齢化対応等の21世紀型産業を中心とする産業構造への転換が、政府の規制などによって遅れていることが、問題を一層深刻なものとしている。

今、日本経済に求められるのは、短期的対策として、量的な需要不足を補うとともに、質的な転換を図る構造改革を同時並行的に行うことである。しかも、少子高齢化の急速な進展による人口減少時代の到来が目前に迫る中で、日本経済の構造転換に残された時間は少なく、とりわけ、量的な需要創造は、経済のデフレ化が深刻化するなか、極めて緊急を要する課題である。

以上のような環境認識の下、政治の強いリーダーシップの発揮によって、今後2年以内に日本経済を再び回復軌道に乗せるため、下記のような『日本経済再生トータルプラン』の推進が必要である。

2. 日本経済再生トータルプランの策定

日本経済再生トータルプランは、個人消費、設備投資、住宅投資、公共投資などあらゆる需要項目を刺激して、当面の最大の課題である需給ギャップを埋めると同時に、構造改革を推進する需要創造政策である。平成11年度で、総額20兆円以上とし、次年度以降も必要に応じて、増額する。

(1) 10兆円規模の減税

減税の実施に当たっては、構造問題の解決に資する観点からの実施が求められている。

①法人税減税（実効税率40％への引下げ）＝2兆円超

企業が、メガ・コンペティションに勝ち抜くための環境整備の一環として、グローバル・スタンダードに合致する法人税率の40％への引下げが、早急に必要である。

②所得税・住民税減税＝4兆円

最高税率の50％への引下げによって、個人の活力の回復と創造性の発揮を促進することが、重要である。

③住宅ローン利子の所得控除制度の創設＝1～1.5兆円

真に豊かさを感じられる住宅環境の整備を支援し、経済波及効果の大きい住宅投資の回復を図るべきである。

④投資促進税制の導入＝1.5～2兆円

21世紀を担う産業（情報通信、環境分野等）への投資を促進し、産業構造の転換を支援するとともに、21世紀の企業の国際競争力の維持・強化を図るべきである。

なお、これらの減税措置については、来年の通常国会まで待たずに、次期臨時国会にて審議し、早急に実行に移すことが求められる。

(2) 真水10兆円規模の公共投資の増額と民間需要の喚起

現在の需給ギャップを埋めるためには、来年度の予算に真水10兆円規模の公共投資の上乗せを行うとともに、公共投資を呼び水とした民間需要を喚起する必要がある。

公共投資の配分に当たっては、従来の単年度主義・バラマキ型公共事業中心の経済対策が、日本経済を本格的に再生させるには到らなかった事実を踏まえ、強い政治のリーダーシップの下、硬直化した省庁別、事業別シェアを省庁・事業横断的に都市・地方別などの観点も取り入れて、抜本的に見直すべきである。

3. 大都市圏の現状とインフラ整備の意義

(1) 大都市圏の現状

① 人口及び機能の集積

大都市圏は、人口で、日本全体の約半分を占めているほか、製造業等第2次産業、流通業・金融業・情報サービス業等第3次産業のウエイトは特に大きく、その果実としての域内総生産、国税徴収額の対全国比も各々54.8%、69.3%となっているなど、わが国経済のいわゆる「機関車」的役割を担っている実態にある。

② 不十分な都市基盤整備と経済活力の阻害

例えば、一般国道の整備率をみると、全国平均(49.8%)に比し、関東(25.8%)、中部(29.9%)、近畿(30.9%)の大都市圏は、かなりの低水準にとどまっている状況にある。この結果、交通渋滞の経済損失は、全国で12兆円、近畿のみでも2兆円に及ぶ状況となっている。

経済活力面では、完全失業率(平成10年7-9月)の東京圏(4.7%)、近畿圏(5.2%)をみると、全国平均(4.2%)を大きく上回る状況となっている。

③ 公共投資の配分

このような状況にありながら、公共投資の大都市圏への配分比率は、建設省「公共工事着工統計」にて、算出すると、1997年度において、全国の37.0%を占めるにすぎない現状にある。

④ 土地の有効活用の遅れ

防災上問題のある木造密集住宅地や虫食い地・工場跡地など低未利用地が数多く存在している(国土庁調査によれば、2000 m^2 以上の大規模低未利用地で、首都圏約3,000ヘクタール、近畿圏約2,900ヘクタール、中部圏1,317ヘクタール)。

(2) 大都市圏インフラ整備の意義

① 政策課題としての重要性

現在の都市が抱える高コスト構造、高齢者対策の遅れ、不十分な環境・防災上の対応、多額の不良資産の存在など様々な問題は、まさに、危機的状況にある日本全体が、現在直面している問題を象徴している。我が国が、21世紀に向けて、真に豊かさの感じられる活力あふれる社会を築くためには、金融システムの安定化と並んで、都市問題の抜本的な解決が、最重要課題である。

②高い経済効果

大都市圏の基盤整備は、経済白書・建設白書等でも明記されている通り、フロー・ストックの両面から需要創造効果の高い事業である。とりわけ、高い民需創造効果が期待できる。

同時に、高機能化した都市が、日本経済の機関車的役割を果たし、周辺地域とのネットワーク網の充実を通じて、ヒト・モノの交流の拡大をもたらし、それが、地域経済の発展・充実にもつながるといった効果が期待できる。

③国際的競争力を持った産業基盤の整備

今日は、ヒト、モノ、カネ、情報が魅力ある地域を求めて瞬時に、かつグローバルに動き回る時代であり、都市は、国際的な競争力の強化が必要不可欠である。このため、諸外国と遜色のない高規格幹線道路・高速鉄道網・ハブ港湾・国際ハブ空港・高度情報通信網などの産業基盤整備を早急に進めていくことが求められている。

④真に豊かさの感じられる生活基盤の整備

(ア)住宅環境の改善

都市住民は、劣悪な居住環境や長時間通勤・渋滞の頻発など、真の豊かさと程遠い生活を余儀なくされている。都市インフラ整備によって、居住空間の増大や、移動時間の短縮、職住近接などを促進し、豊かな都市生活を実現する必要がある。

(イ)生活者にやさしい街づくり

今後、急速に少子高齢化が進む中で、都市に住む老若男女すべての人々が満足できる良質な都市基盤の整備（バリアフリー化、保育施設の充実、社会福祉施設の充実など）は必要不可欠である。

(ウ)環境・防災問題への対応

ダイオキシン問題など新たな都市の環境問題が発生する中で、CO₂の排出量の削減を迫られるなど、環境にやさしい都市づくりを強力に推進していかなければならない。同時に、阪神・淡路大震災の例を見るまでもなく、現在の都市は、木造密集市街地の存在など防災上多くの課題を抱えている。

21世紀に、都市住民が、安全で、安心できる生活を送るために、これらの諸問題の早急な解決が必要である。

4. 都市再生委員会（仮称）及び都市機能再生推進機構（仮称）の設置

(1) 都市再生委員会（仮称）の設置

これらの意義を早急に実現するためには、これまでのタテ割り型の硬直的な行政システムでは即効性・実効性の点で限界があり、新たに省庁を横断する強力な組織を設置する必要がある。そこで、首相直轄の「都市再生委員会（仮称）」を設置してはどうか。メンバーは民間人・学識者等から構成するものとする。

具体的には、都市再生委員会が、大都市圏の総合的な社会資本整備、土地の有効活用について、早期に、総合的・長期的な都市再生プランを企画立案し、首相のリーダーシップの下に、各省庁は、具体的プランを実施するものとする。

都市再生プランを策定するにあたっては、以下の点を実現することが必要である。

①総合的、広域的かつ長期的な視点から交通網・情報通信網などの都市インフラを整備すること。

②優先すべき分野に、重点的かつ効率的に資金を配分すること。

そのためには、事業対象を費用便益分析などによって順位付けし、優先度の高い事業から重点整備することが必要である。

③整備にあたっては、住民に対して、透明性・アカウンタビリティの高いものでなければならない。

なお、次年度以降に増額する公共投資の増額分（次年度は、10兆円）のうち、7割程度を大都市圏の整備に重点配分することで、財源的な裏付けとする。

(2) 都市機能再生推進機構（仮称）の設置

現行の都市再開発推進組織は、住宅・都市整備公団、民間都市開発推進機構、府県土地開発公社など、多岐に渡っている。

都市再生委員会の総合プラン推進を効率的に促進し、行政執行をサポートする組織として、これらの組織の都市整備機能を統合した「都市機能再生推進機構（仮称）」を首都圏・中部圏・近畿圏のブロック別に設置し、ノウハウの結集・強力な推進体制の構築を図ってはどうか。

その機能発揮のためには、以下の点が重要である。

①公益の尊重

特に、大都市圏にて公共インフラ整備のために活用される土地は、全市民のための「公共財」である、とのコンセンサスの早急なる確立が、今こそ必要と思われる。国民からの要望の極めて強い「PFI」の円滑な実施のためにも、「PFI 法案第18条」運用の具体的環境の整備も急がれよう。

十分な手順・手続きを踏まえた上での土地収用権適用に関する環境整備について、その努力を避けるべきではない。

②ノウハウ・スキル豊かな民間人の積極的登用に注力

③国費主体の事業費調達

事業資金調達（ファイナンス面）では、大都市圏の財政状態を勘案し、国債・政府保証債などの国費ベース主体での調達を基本とするべきである。

④規制緩和・税制面での十分な対応も併せて実施

5. 具体的な推進プロジェクト事例

具体的な推進プロジェクトは、コスト構造を変革するなど、経済構造改革や環境・防災面に大きく貢献するものを優先する必要がある。例えば、

(1)物流効率化を図り、コスト低減を実現するための幹線道路網の構築（高規格幹線道路、バイパス、環状道路、空港・港湾・鉄道とのリンケージなど）

〔関西での事例：湾岸線(8期、9期) 約9,000 億円、大和川線 約5,000 億円

淀川左岸線 約2,000 億円、第2京阪道路約1兆円〕

(2)大都市活動空間の高質化（防災・景観など）による豊かな生活空間の実現。

電線類地中化（幹線共同溝、電線類共同溝など）、公共空間・案内標識等の整備

〔大都市圏の地中化率を20%に引き上げると、約1.8兆円の投資需要が発生〕

（参考）諸外国の電線地中化率

パリ・ロンドン・ボン：100%、ニューヨーク：72.1%、ストックホルム：50.8%

(3)渋滞緩和・環境対策・新産業創出に貢献する道路交通の高度情報化の実現

ITSの前倒し実行

〔ETC、VICS、AHSなど今後20年累計で50兆円の市場規模〕

(4)高齢者・障害のある方にもやさしい街づくりの推進

バリアフリー施設の充実（エレベーター・エスカレーターの公共施設への設置等）

以上

社団法人関西経済同友会
調査企画部会名簿

座 長	小林 幹司	関西経済同友会代表幹事	日本生命保険副会長
座 長	南谷昌二郎	関西経済同友会代表幹事	西日本旅客鉄道社長

幹 事	萩尾 千里	関西経済同友会常任幹事・事務局長
-----	-------	------------------

《ワーキング・チーム》

委員長	大林 剛郎	関西経済同友会常任幹事	大林組副会長
-----	-------	-------------	--------

公共事業 総括主査	西村 信幸	日本総合研究所調査部（大阪）マネージャー兼主席研究員
--------------	-------	----------------------------

土地有効利用 総括主査	田中 英俊	三和銀行事業調査部部長、三和総合研究所理事・調査部長
----------------	-------	----------------------------

委 員	宇都 弘道	大阪ガス経営調査室長
	小巻 善郎	大和銀行渉外部審議役
	齋藤 績	関西電力支配人秘書役
	島田 智之	日本生命保険企画広報部部長
	土屋隆一郎	西日本旅客鉄道経営企画部部長
	冨森 浩治	日本電信電話関西支社経営企画部課長
	根本 祐二	日本開発銀行大阪支店企画調査課長
	藤橋 琢磨	日本興業銀行審査部西日本企業審査室室長
	村木 信爾	住友信託銀行調査部調査役
	井上 雄次	大林組不動産開発事業第三部長

川瀬 卓	三和総合研究所調査部副主任研究員
天野 富彰	日本生命企画広報部課長
森尻 裕二	日本生命企画広報部主任
杉岡 篤	西日本旅客鉄道経営企画部課長
蔵原 潮	西日本旅客鉄道経営企画部主席
山内 頼道	大林組本店秘書室課長

調査企画部会委員

伊木 稔	サントリー経営企画部部長
市橋 伸彦	丸紅大阪本社担当役員付部長
一法師 淳	日本電信電話関西支社経営企画部長
稲垣 恒夫	住友商事大阪業務企画部長
大歳 清次	住友銀行業務渉外部部長
大橋 浩一	住友海上火災保険大阪本社総務部長兼広報部長
川上 修二	住友生命保険総務部秘書役

久留米 稔	ダイキン工業経営企画室課長
高山 直也	日商岩井大阪業務室長
村上 路一	住友電気工業経営企画部長
石川 進	近畿日本鉄道企画室部長
榊原 道治	住友金属工業広報部社会活動室長
杉 顕紹	東洋紡績総務部副部長
滝川 忠昭	博報堂関西支社プロモーション局長兼関西圏開発部担当
中正 直樹	さくら銀行関西業務渉外部大阪渉外室室長
長谷川 淳朗	武田薬品工業秘書室長
平田 修一	クボタ秘書室部長
福田 康司	伊藤忠商事関西業務室課長役
藤田 正治	日本アイ・ビー・エム西日本地域部主管地域社会担当部員
藤森 荘吉	三菱商事関西支社業務部部長代理業務・地域担当
細見 幸久	電通営業総務・営業管理部部長
宮本 秀一	松下電器産業会長室渉外部長
村上福壽郎	三洋電機秘書室担当部長
村田 省三	アートコーポレーション常務社長室長
安田 通生	阪急電鉄社長室長

事務局

梅名 義昭	関西経済同友会企画調査部副部長
猪熊未奈子	関西経済同友会企画調査部

以 上

〈 緊 急 提 言 〉

内需振興のための大都市圏インフラ整備について

平成10年11月発行

発 行 者

社団法人 関西経済同友会

常任幹事 萩 尾 千 里
事務局長

大阪市北区中之島6-2-27

電話 (06) 441-1031

印 刷 所

寺尾印刷 株式会社

大阪市旭区清水1-14-21

インターネットアドレス番号	http://www.kbch.isp.ntt.jp/doyukai/index.html
---------------	---

