
佐々木信夫先生「国のかたちを問う」その2への所見

2023年2月

薄井 充裕*

1. はじめに

前回のコメントでは、基本ユニット論（いまも残る「郡」という歴史的固有のユニットのもつ意味）、ユニットの結束性（「郡」が連担する広域的な結束性の重視）、ターミノロジー[terminology]の問題（中央集権 VS 地方分権というステロタイプ化した議論からの脱却の必要性）についてふれました。

今回はそうした観点をベースにより具体的な州政府のイメージに少しく接近してみたいと思います。討議用<資料1~3>は極めてラフなメモにすぎませんが、以下では若干、そのエッセンスを記載します。

2. 国家構想と社会的共通資本

<資料1>参照

まず、州制度を考えるにあたって、それがすぐれて国家のありかたを問う国家構想の一部であることを確認しておきたいと思います。日本の「失われた30年論」は、中曽根政権以降の新自由主義的な政策運営とシンクロナイズした結果ではなかったかここでは大胆に問題提起しています。では、それ以前の基軸となる考え方はあるのか。

岸田政権が提唱するデジタル田園都市国家構想の源流、大平政権の田園都市国家構想はその一つです。しかし大平総理の急逝によって、この優れた構想そのものが残念ながらお蔵入りになってしまった感があります。

新自由主義的な政策とは明確に一線を画し、ゆたかな社会をどのように実現していくかの強力な指針として、宇沢弘文先生が提唱された社会的共通資本の考え方があります。

社会的共通資本の考え方からは、市場機構や行政制度も、人為的な制度である以上、さまざまな利害対立や困難さがあってもその変革は可能です。制度変更によって目指すべきは、自然資本、社会的インフラストラクチャー（広義の社会資本）、そしてさまざまな人為的な制度（制度資本）の最適な鼎立化です。

ここでは、そうした考え方に則して、日本型州制度について若干のアウトラインを

* 中央大学総合政策学部客員教授

示しています。これは全くの叩き台であり、考えの至らない点が多々あることと思いますが、現行の制度のままで、自然資本をしっかりと保全し、また、自然資本と真に調和した社会的インフラストラクチャーの整備を行うことに限界が見えている以上、こうした制度変更には正当性があるのではないかと考えます。

3. 広域行政への思考転回 —東京圏を考える—

＜資料2＞参照

日本地図を広げてみると、日本列島全体のなかで東京都は、「へその緒」か盲腸のように見えます。人口は異様に集中していますが、ここを細かく切って行政機構を置く意味ははたしてどこにあるのでしょうか。

しかもその行政機構の歴史はたかだか約150年にすぎません。長い歴史的な潮流からは変えようと思えば変えられるという思考転回こそがいま必要であると思います。

ここでは、空港、道路、鉄道というネットワーク系インフラストラクチャーの整備の問題を提起しています。しかし、それ自体はなんら新しいものではありません。都市計画の専門家や優れたエンジニアは、かねてよりこうした課題を認識し先駆的に多くの提案も行ってきました。しかし、部分的には実行に移されたものはあるにせよ、根本的な解決策からは程遠く、いまや諦観すら漂っているようにも感じます。

中国はもとより、韓国、台湾そして東アジアの新興諸国に比べても、残念ながらこの30年、日本のネットワーク系インフラストラクチャーの整備のテンポの遅さは際だっています。しかし、思考転回と制度変更によって整備の加速化は可能でしょう。ここでは東京圏を例にとりましたが、関西圏でも、北海道や九州などの広域ブロックでも同様なことは言えると思います。

批判、悲観ばかりを指摘するつもりはありません。防災の観点から河川の広域保全への試みなどは注目されますし、四全総の業務核都市構想なども重要なモメンタムでした。しかし、せっかく国策として業務核都市整備に着手しながら、その後、都心回帰という新自由主義的な政策に押し切られ今日にいたっている点は大いに問題です。なぜならば、そこには阪神・淡路大震災、東日本大震災の教訓がいかされていないからです。大震災リスクからみても東京一極集中是正はもとより、グレーター東京圏のなかでも最適な分散政策はCOVID-19対応からも必要なはずで

4. 首都圏第3空港整備論

＜資料3＞参照

広域行政を考えると、やはり喫緊な課題への対応が論点になると思います。環境や防災などの政策分野は言うまでもなく主要なものですが、上記3.との関係において、ここでは首都圏第3空港整備論を問題提起しています。

四方を海に囲まれた日本において、海運と航空は死活的な交通手段であることは自

明です。阪神・淡路大震災の際、神戸港が担ってきた海上物流拠点としての地位が低下することが懸念されました。当時、中国や韓国などの港湾整備が急速にすすみ、それとの比較において日本港湾全体での競争力が問題になっていました。実は、日本の港湾は相互に連携し機能を強化すれば、十分に競争力はあるのです。具体的には、重要港湾として、関西では神戸港・大阪港・堺港の3つが、首都圏では横浜・東京・千葉の3つが一つのポートオーソリティとして一体として運営されれば、国際的なポートセールスでも十分な力を発揮できるとの見方はかねてより指摘されています。

首都圏第3空港論について、あえて素人の管見を提示しましたが、本案に拘泥するものでは全くありません。しかし、いまだ羽田と成田の国際便就航数の綱引きに明け暮れ、将来の航空需要を先取りした整備論がないことは誠に残念です。

ここでも強い調整権限と果敢な実行力をもった州のような広域行政体の存在が求められているのではないのでしょうか。逆にいえば、現行の制度でも対応可能（あらゆる政策は形式的にはもちろん現行制度で可能）ということであれば、その前提でのビジョンを提示すべきでしょう。その際、不可欠なのは、「いつまでに出来るのか」という実質的なマイルストーン管理でしょう。それが設定できないとすれば、できるための制度改革を真剣に議論しなければならないと思います。州制度論は、消極的に言っても、こうした課題に一石を投じるという点で意味あるものと考えます。

(了)