

関西における広域連携



福井県知事

西川 一誠 にしかわ いっせい

POINT

- 1 福井県では、2期目のマニフェスト「福井新元気宣言」のもと、“笑い”を政策に取り入れるなど、健康、子育て、結婚支援などにかかわる独自の施策を展開している。
- 2 北陸新幹線などの交通網の整備にともない、福井県の結節点としての位置づけは一層高まる。関西とは歴史的にもつながりが深く、現在も電力需要を支えている。関西には内向きの視点でなく、求心力を発揮することが求められる。
- 3 道州制は必ずしも地方分権の推進につながるものでなく、慎重な議論を要する。道州という規模でできること、民意の反映、統治の問題、行政サービス、地域性などさまざまな角度から検討が必要である。

“健康長寿県” 福井の施策

福井県は、豊富な食材に恵まれた地であり、「食育」のさきがけでもある。2000年には男女とも平均寿命が全国2位(男性78.55歳、女性85.39歳)であった“健康長寿県”である。

マニフェストとして「福井新元気宣言」を掲げた2期目の県政では、「笑い」を利用した健康づくりを進めている。「笑い」という言葉を政策公約で取り上げたのは、全国で初めてであろう。ほかには、「ふくい3人っ子応援プロジェクト」「めいわくありがた縁結び」といった子育てや若者の結婚支援策なども展開している。

また、「ふるさと納税制度」が、今国会で審議中である。これは“ふるさと”に寄付をすると、その額を限度に住所地の住民税から税額控除されるというものである。私がおとし新聞に投稿したコラムをきっかけに検討されたもので、都市圏の住民に故郷に目を向けてもらい、地方財源の枯渇をくい止めることを狙いとしている。

関西と福井県とのつながり

■歴史的なつながり

福井県と関西は、歴史的なつながりが深い。昨年即位1500周年を迎えた第26代天皇の継体天皇は福井県を本拠とし、大阪の枚方市にあった樟葉宮(くずはのみや)で最初に即位され、その後、3度目の遷都で

大和の地に入られた。高槻市の今城塚古墳や茨木市の太田茶臼山古墳など、ゆかりの地が関西に多く、福井県と関西とは、このころからつながりがあったといえる。

また、「源氏物語千年紀」で話題の紫式部が生涯で唯一、都を離れて暮らした地が、福井県越前市(旧武生市)であり、源氏物語の「浮舟の巻」にも登場する。

幕末には、五箇条の御誓文の起草者である由利公正や松平春嶽、橋本佐内、橘曙覧といった偉人も多数輩出している。ちなみに、人口当たりの県出身の社長の数は26年連続で全国1位である。

■関西との交流

昨年から放映されているNHKの連続テレビ小説「ちりとてちん」は、福井県の小浜が舞台である。関西と福井県との関係がわかりやすく描かれ、関西とのつながりが身近に感じられる内容である。

実際、関西と福井県との間の人の出入りは活発で、関西への転出が年間約3,800人、逆に転入は約3,300人であり、関東との間の転出2,800人、転入1,800人を上回っている。関西とは双方に行き来している関係、関東とは「出超」という状況である。

最近では、関西の大学との交流を積極的に行っている。関西大学とは共同で「笑い講」を開催したり、関西学院大学とはボランティア活動や公開講座などで交流を深めている。

関西のなかでの福井県

■福井県の原子力発電

福井県の原子力発電は関西の電力需要の5割以上を供給しており、関西の産業、社会を支えている。しかも、原子力発電は火力発電に比べ二酸化炭素排出量が低く、関西圏の環境にも貢献していることになる。仮に本県の原子力発電所による発電量を火力発電で行った場合には、二酸化炭素の排出量が全国で5%増えることになる。そこで、東京の大学と連携して、原子力による環境への貢献度の数値化を進めている。原子力発電所を抱える地方圏が、いかに都市圏に貢献しているかを認識してほしい。

■福井県の交通ネットワーク

現在、北陸新幹線の福井県内への延伸に向け努力している。金沢から敦賀までの整備には8,500億円のコストがかかるが、財源をどう工面するのか政府・与党に期待している。関西の活性化のための関西自身の問題としてとらえ、応援をお願いする。

北陸新幹線の東京—金沢間は2014年につながる見通しである。金沢—敦賀間が繋がれば、東京—福井間が2時間40分程度となり、首都圏がますます身近になる。また、新幹線が金沢に乗り入れする年には、舞鶴若狭自動車道と北陸道の連結工事が完了する予定である。残る中部縦貫自動車道の整備については、暫定税率の問題次第である。

暫定税率については今回10年間は延長し、その間に道路整備のあり方を見直すべきである。暫定税率が延長されない場合、福井県でも主に道路の維持補修にしかあてられないことになる。地方にとって大きな影響がある話であり、期限切れというだけで、拙速に進めるべきでない。

鉄道や道路網の整備が進めば、首都圏をはじめ周辺圏域とのアクセスが向上し、圏域間の交流が活発になる。関西は、その魅力を他圏域に先んじて全国に発信し、吸引力を発揮することが求められる。

道州制について

道州制については、具体的には反対の立場である。地方分権の究極の姿として主張される道州制や連邦制は、必ずしも地方分権の推進や地方自治にはつながらない。むしろ、地方にとっては、地方のことは地方が決める“決定権限”が必要である。

米国をはじめ連邦制国家は、国としての統一を維持する窮余の策として、やむを得ず、連邦制を採っているのであって、世界的にも歴史的にも、好んで連邦制に移行した例はない。日本のように政治的にまとまりのあるひとつの国家をあえて連邦制や道州制に移行させることは、日本の国力を弱め、グローバル化の時代にそぐわないことである。

現在の都道府県の規模は、地方行政に適した大きさであると思う。道州制の議論では、道州という規模ではたして何ができるのか、メリットを明確にするべきである。

仮に関西州ができたとしても、限られた議員数では民意を反映できず、行政サービスが低下したり、地方の個性が平準化されることを危ぐする。道州という大きな規模よりも、むしろ統治可能な規模で民主政治を行い、地域の効率性を発揮させることが望ましい。

関西への期待

関西、特に大阪などは、規模を拡大して周りを囲い込む“エンクローズ”よりも、周囲を引きつける“アトラクト”の方が課題であると思われる。

また、大阪には、人材育成を積極的に進めてほしい。東京へ人材が集中する中で、大阪よりむしろ中京の方が人づくりに熱心だと感じる。

関西と言えば、一般的には2府4県をさすが、広域では福井、三重、徳島を含めた2府7県であり、いずれも関西と強いつながりがある県である。

しかし、近年は他圏域との距離感が縮まり、相対的に関西との距離が広がってきた感が否めない。「福井県は関西の一員であり、福井県で起こったことは、関西で起こったことと受け止め」、「広い地域を視点において関西を考えること」を関西には期待したい。

〔本稿は、2008年2月19日の関経連「広域連携講演会」における講演の要旨である。〕