大阪経済の再生どうする

グローカルインタビュー

大阪府知事

松井 一郎 氏

まつい・いちろう　1964年大阪府生まれ。福岡工業大工学部電気工学科卒業。大通、きんでん勤務を経て2003年、大阪府議に初当選。府議会自民党政務調査会長などを歴任した後、自民党維新の会を結成。10年、地域政党「大阪維新の会」結成に参加し幹事長就任。府議３期目の途中の11年、大阪市長へのくら替えをめざした橋下徹氏の退任に伴う大阪府知事選に出馬し、初当選した。12年から「日本維新の会」（現・維新の党）幹事長。

夢洲にIR誘致、世界から集客 府市一体で東京に対する二極に

東京一極集中を背景に、大手企業の流出などで地域経済の低落傾向が続いてきた大阪。大阪府と大阪市は長年、反目し合い有効な手を打てずにきたが、維新という同じ政党のツートップ登場後、ようやく「決められる政治」への環境が整った。橋下徹市長と組み、カジノを中心とした統合型リゾート（IR）や国家戦略特区を起爆剤にして経済再生に挑む松井一郎知事（維新の党幹事長）に戦略と展望を聞いた。

Q 東京五輪が開催される2020年までにカジノを中心とするIRを大阪湾の人工島「夢洲（ゆめしま）」に誘致しようとしている。狙いは何か。経済効果は。

A 一番の狙いは大阪のにぎわいをつくっていくこと。そのための重要なツールがIRだ。今でも大阪のもてなし、ホスピタリティーは非常に高い。大阪人は生まれ持った素質があって、お客様を迎え入れる能力がある。周りに京都や奈良もあり、大阪は観光という意味で非常にポテンシャルが高いエリアだが、東京一極集中の中で、国からの仕送り＝交付税をもらわないとやりくりができない状況にある。にぎわいを高めて経済を活性化し、自立する大阪をつくっていく。

イメージとして描いているのはエンターテインメントエリア。ベイエリアにエンターテインメントを集積させ、世界からどんどん人が集まってくるイメージを持っている。神戸も含めて世界のクルーズ船が立ち寄る、そういうエリアにできればいい。私のところにも様々な事業者が来るが、初期投資で5000億円から１兆円を見込んでいる。あるシンクタンクの試算では、全国で毎年２兆円の効果が見込めるとも聞いている。

大阪の優位性は24時間空港の関西国際空港がある点だ。夢洲エリアは残念ながら今まで「負の遺産」として長年開発が進まず、周辺を含めて非常に空き地が多い。夢洲だけで150haある。今はこれがポテンシャル。府と市が一体でスピード感を持ってモノを決められるため、自由に開発できる。事業者にとって事業意欲をかき立てることにつながっているのではないか。

禁複製・無断転載

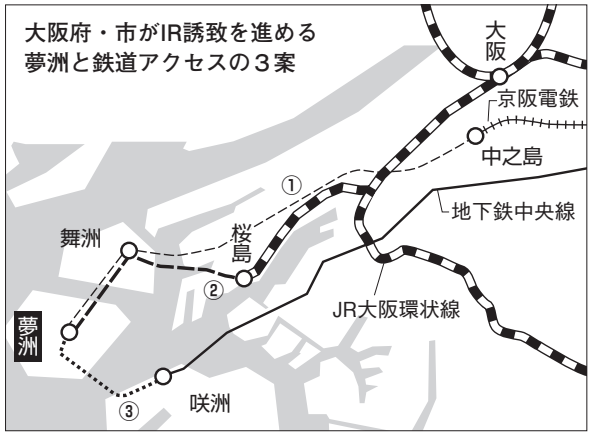
夢洲への鉄道アクセスについては、３つのルート案がある。個人の思いとしては、USJのところから（JR桜島線を延伸して）夢洲へ入り、そのまま住之江側につながるルートが一番いいと思う。反対側はトンネルもできており、周辺住民にとっても非常に利便性が上がる。もちろん、利便性に対してのコスト…コストは結局料金に変わるわけだから、利用者負担がどうなるのかも考えながらルートは決定していく。なお、このエリアのインフラについては、事業者負担を求める。事業者側がこういうルートを提示すれば優先交渉者になれるわけではない。誤解されないようお願いする。

大阪府・市がIR誘致を表明している人工島「夢洲」。
手前は府庁咲洲庁舎がある咲洲（大阪市）

リターンを重視、依存症対策は十分に

Q 経済界の一部や兵庫県の井戸敏三知事などからは、IR誘致に慎重論も出ている。今臨時国会ではIRを推進する議員立法（カジノ法案）が成立見送りの公算となった。

A IRに対してネガティブな意見を持つ方もいる。一番の原因は依存症に対する拒否反応だと思う。行政は様々な依存症対策にこれからも取り組まなければならない。ただ、世の中にリスクのないリターンはない。



今の日本は毎年多額の赤字国債を発行し、約1200兆円の借金を抱えている。普通に考えれば４～５年で国民の総資産を上回る国債残高になってしまう。今の日本の財政を考えれば、成長に向けた取り組みが不可欠。感情的に「依存症をどうするのか」と言うのはいいが、対案はあるのか。とにかく豊かさを感じられるように大阪、日本をつくっていきたい。僕は、これは大阪がやらなければいけないことだと思う。一極集中を是正するには二極をつくるしかない。その二極の役割を大阪が担いましょう。こう言っている。

今回の法案は基本法。ところが今の議論は基本法も実施法も整理されていない。まずはIRをやるかやらないかの基本法をつくり、その先の話の依存症対策や治安対策は実施法の中で議論すべきだ。「政治とカネ」の問題もあって、他の法案も含めて国会審議もスムーズに動いていない。こうした状況を国民は望んでいない。政治家が襟を正して自分たちで問題を解決し、山積する行政課題、法案の審議は工程表をつくってその中でモノを決める政治を実行していく。国会議員にはその職務職責を果たしてもらいたい。

総理や官房長官と我々とは、この日本をどういう形にしていくのか、例えば、財政をどう立て直すのかといった方向性については非常に近いと思っている。デフレ下で低迷してきた日本経済を右肩上がりに変えていくために、総理が国家戦略特区を創設された。医療改革や教育改革などその中身について、我々、大阪側からも提案し、取り入れていただいている。ただ、特区の規制緩和については、規制する側の各省庁の問題もあり、議論の進み方、スピード感に非常に不満を感じている。今回、日銀がさらなる金融緩和を決めたが、この

禁複製・無断転載

緩和が経済に好影響を与えている間に、実体経済を回復軌道に乗せることが一番大事だ。そのカギになるのが規制緩和で、やはりそこがピタッと合って初めてアベノミクスの効果を国民が実感できる。規制緩和については、政府・与党に対してスピード感を上げて決定してほしいと言い続けていく。

関空アクセスなど交通インフラ整備加速

Q IRを核にして国内外からの観光客誘致を進めるうえで重要な交通インフラ。大阪は首都圏と比べて不備が指摘されてきた。今後、どう整備していくべきか。

A 大阪は長年、府と市の連携が悪く、「府市合わせ」の状況が続いた。今まで知事がやりたくても市長は反対。市長がやりたいと思っても、知事が協力しなかった。もう一つはお金がなかったのが大きな原因。逆にいえば、この二つを解決できれば、都市インフラの整備は進められる。私と橋下市長の体制になって、まず鉄道で重要４路線を決定した。１つは北大阪急行電鉄（江坂－千里中央）の府北部への延伸。20年の開業をめざし、着工手続きに着手するところ。このエリアは新名神高速道路の整備も進み、「箕面森町」にも企業からの引き合いが相次いでいる。

もう１つは関空と大阪中心部をつなぐ、なにわ筋線（地下鉄）。世界の諸都市をみると、国際空港から約30分で市内の中心部に到着できる鉄道が必要。国の調査では、すでに採算が取れるとの結果が出ている。大阪東部では、門真市で止まっている大阪モノレールを南に延伸し、東大阪市で近鉄とつなぎたい。もう１つは地下鉄四ツ橋線から十三（じゅうそう）、新大阪につなぐ路線だ。

財源はストックの組み換えで色々な手法を考えている。一つは府の第３セクターで泉北高速鉄道を運営する大阪府都市開発（OTK）の株式売却だ。367億5000万円の財源を得た。公共施設等整備基金の形で積み上げている。北大阪急行については、こうした形で最初の種になるお金はつくったので、後は起債も含めて造り上げたい。

高速道路のミッシングリンクの解消にも取り組んでいる。阪神高速道路淀川左岸線の延伸部も大阪府と大阪市の担当部局が一体になり、財源ねん出や料金など知恵を絞っている。この姿は私と橋下市長でないとできない。

リニア中央新幹線の大阪延伸については、東京・大阪間の同時開業を言い続けていく。大阪が観光や特区、鉄道インフラ整備も含めて成長する姿を着実に見せる。それによって、事業者のJR東海に大阪への需要が見込まれ、早期につないだ方が自社の利益になるととらえてもらえれば、前倒しという動きも出てくるのではないか。まずはJR東海にテーブルについてもらわないといけない。（京都府・市が奈良市付近を通るとする現行計画の変更を求めているが）京都の皆さんの声を受け、知事や市長は言わざるを得ないから旗を揚げているのでは。計画を変えることによって大阪への開通が遅れるわけで、僕は冷めてみている。

質問を終えて▶▶

かつて大阪府・市の取材を担当し、幾人もの知事・市長を見てきた。松井知事の言うように、府・市が歩調を合わせてオール大阪のことを考える体制はこれまでなかった。大正後期から昭和初期、大阪市は東京市をしのぎ全国一の都市だった歴史があり、今も府に匹敵する権限を持つ。バブル経済期までは府と競うように湾岸部の大規模開発など独自の事業を次々と手がけた。結果的には失敗だったが、五輪の誘致にも取り組んだ。右肩上がりの時代には、府と市の二重・二元行政もそれほど問題にはならなかったが、バブル破綻後にはともに開発行政の失敗で多大なツケを負う。まして今やいかに少ない投下資本で地域を効率運営できるかが問われる時。「大阪都構想」の行方は混とんとして見えないが、本来、都構想の基本理念だった広域行政の効率化は、維新以外の同意も得てできることから具現化させなければならない。それは橋下・松井体制に課せられた歴史的な責務だろう。　（主任研究員　**川上　寿敏**）

禁複製・無断転載