

シリーズ「国のかたちを問う」その3
日本州構想「各州をデザインする」

2023年2月
佐々木 信夫*

目次

序	1
1. 北海道州について	2
2. 東北州について	3
3. 北関東州について	5
4. 東京都市州について	6
5. 南関東州について	7
6. 北陸州について	9
7. 東海州について	10
8. 関西州について	11
9. 中国州について	12
10. 四国州について	14
11. 九州州について	15
12. 沖縄州について	16
結び	18

序

道州制（日本州構想）への移行は広域時代にふさわしい地域の自治単位を再構築することにより、日本各地を元気することが狙いです。東京一極集中、地方過疎の進行という東京国と地方国が分断され、元気のない閉塞状況の日本を打破すること。それには自治体とりわけ地方国の自治体のやる気をどう回復するかが課題で、それには実権を与えることが不可欠と考えます。道州制に移行すれば、各州は財源や立法権、行政権を国から大幅に委譲され、それをフルに使い自立を始めます。内政の拠点として各州は、道路・空港・港湾など広域インフラの整備、科学技術の振興、州立大学など高等教育の充実化、域内経済や産業の振興、海外との都市間交易、文化交流、雇用政策、州内の治安、危機管理、環境保全、さらに医療保険など広域的な社会保障サービスを担当することになります。それぞれに州が小なりとも独立した国家意識で動くようになります。

現在ある都道府県毎にフルセットで整備されてきた空港、道路、港湾、河川、公

* 中央大学名誉教授、法学博士

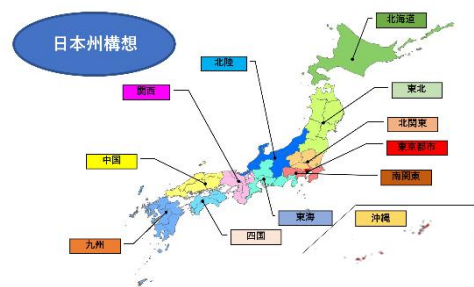
共施設などの社会資本は、有効活用のためファシリティ・マネジメントの考え方を導入し、施設の新増設、改修、管理、廃止などを一体的に行うことも可能になるため、縦割り・蛸壺型行政のムダもなくなります。

例えば道路なら、市町村が建設・管理する生活道路を除く幹線道路や準幹線道路は、国道、県道といった区別はなくし、みな州道とします。州が一体的に管理し、ネットワークと拠点性を高めることで、道路のもつ力を経済面でも生活面でも有効に活かせるようにするのです。結果、各州の人口、経済の伸びも期待できます。

道州制になると地域間格差が拡大し、勝ち組負け組がはっきりし、小規模な町村などは寂れるという見方をする人もいます。そうでしょうか。では、現在の 47 都道府県の体制をそのまま続ければ格差は広がらず、町村も寂れないのでしょうか。話は逆です。広域の州を創設すれば、州内の核となる大都市がその州を潤し、町村は広域州の中で財政上の調整も受ける訳で、豊かになる可能性があり、細切れの都道府県時より機動的な財政支出も可能になります。

州制度への移行によって、州には課税自主権も与えられます。州の意思で財源を集めることができ、場合によっては政策減税も可能となるでしょう。各州、各市町村は国から干渉されず、自らの意思によって課税し、税率を決定し、徴税できる権限をもつ。これが地方主権型州制度のよさです。それだけの内発力は地方に潜在的に宿っています。

では、日本が道州制へ移行したら、どのように変わっていくのでしょうか。それが本稿のテーマです。もとより道州制へ移行する際、どのような区割りが望ましいか、これ自体、以前からさまざまに論争の的になってきましたが、ここでは政府の第 28 次地方制度調査会答申（平成 18 年 2 月 28 日）の区割り例のひとつ、全国を 11 州＋1 都市州に分ける考え方、つまり北海道、東北、北関東、南関東、北陸、東海、関西、中国、四国、九州、沖縄の 11 州プラス東京都市州 1 をベースに各州のデザインをしてみたいと思います。



1. 北海道州について

まず北海道州についてです。北海道は 1 つの県なので統合の必要はなく、現在の地域がそのまま州になります。地名として「北海道」を生かし「北海道州」とする。

人口は約 500 万人の州で、GDP 国内総生産は約 20 兆円でアイルランドやポルトガルに近い経済規模。州都はこれまでの集積力からして州全体の 3 分の 1 の人口

190 万人を擁する札幌市が有力ではないでしょうか。

この州の強みは何しろ広い大地をもつ点です。地球温暖化が追い風となり、寒さと雪で苦しんできたこれまでの時代は終わる。コメの生産も十分可能となり、日本の穀倉地帯となっていく、農業立州の可能性が高いと言えるのではないか。梅雨のない北海道は、スキーシーズンだけでなくオールシーズン、リゾートとして世界から観光客がやってくる時代となる。既にニセコなどは一大リゾート地に変貌しております。

ただ今の動きからして、人口減少をどう食い止めるかが大きな課題でしょう。このところ IT 産業やバイオ産業の振興、外国人観光客の増加、農水産品・食品の輸出、再生可能エネルギーの導入、自動車関連産業の立地など、経済構造の転換と自立的経済の実現に向けた取組みを強め、その成果が表れてきていますが、雇用吸収力という点ではまだ十分は言えない。これを州政府が後押しし、どう克服していくかが課題となります。

観光客の呼び込みや二地域居住などによる交流人口、関係人口を増やすことも重要となるでしょう。北海道州は広大な面積だけに主要都市間を結ぶ高規格幹線道路の未整備区間があり、整備率はまだ 6 割程度に止まっています。州として都市機能へのアクセスを確保する広域的な交通ネットワークの構築を進めることが急がれます。

世界に開かれた北海道州づくりには新千歳空港の 4,000m 滑走路を 5 本まで増やし、世界有数のハブ空港としたらどうでしょう。すると、新千歳は北米と東アジアを結ぶ一大中継拠点になる。海外からの出入国管理も地方分権が進めば、州内移動に限り全ての国に対してビザの取得を免除することも可能ではないか。

北海道州は北欧諸国（スウェーデン、ノルウェー、フィンランド、デンマーク）より緯度が南に位置し、気候風土もよく、条件はこれらの国々より恵まれております。独立心をもって州づくりに励めば、これらの国と並ぶ州になれる。歴史的経緯もあり、これまで中央依存の強かった北海道政ですが、それを断ち切り、独立した州政府が政策の実権を握るようになれば、大きなフロンティアを持つ。それが北海道州ではないかと考えます。

東北州

2. 東北州について

東北州（青森、秋田、岩手、山形、宮城、福島）は、域内生産約 34 兆円、人口約 860 万人の州であり、宮城を除くと、旧各県には大きな差のない地域バラ

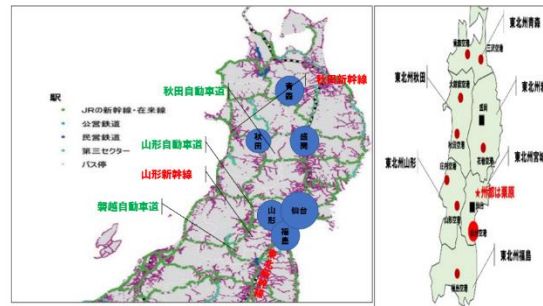
地域名	人口(万人)	域内総生産(兆円)	県庁(市)
東北州	867	34.1	
青森	124	4.4	青森
岩手	122	4.6	盛岡
秋田	96	3.5	秋田
山形	107	4.2	山形
宮城	230	9.4	仙台
福島	184	8.0	福島

ンスのとれた性格をもつ州です。面積は本州の3割を占める。この広大な東北州は人口100万人を超える仙台市が州都になるとみますが、州北部の中心地である盛岡市も“副州都”となる可能性が高く、今後北の玄関として伸びていく可能性が高いと思われます。

この先、環日本海時代も睨むと、東北州は太平洋と日本海にそれぞれ面しているのが強みです。東北州は日本の食糧基地の性格をより強めるのではないかと。第1次産業の農林水産業は州全体の8%近い。農業産出額は現在約1兆5,600億円（2015年）で全国の2割近いシェアを有します。特に米は産出額の3割を占める最も重要な産物です。

東北州内は東西南北に新幹線、高速道路網など交通インフラが整備され、東北圏と国内他都市の旅客輸送および物流環境が整備されています。既に北海道新幹線も開業し、青森から北海道へネットワークが拡大し、やがて札幌まで延びる。すると、北海道州、東北州は仙台などをハブとして人や企業の集積がより増す可能性が高い。

また、州内には9つの空港があります。今のところそれぞれが東京、大阪に飛ぶ形で州内に一体感はないが、今後これを州内の通勤空港と位置づけ、小型飛行機を相互に頻繁に飛ばすなど、空路の活性化が鍵となるでしょう。海外には仙台空港を使う。すると観光も伸び、海外や国内諸都市の物流拠点として力を発揮する可能性が大。



東北州内の地域構造は仙台という政令市と青森・盛岡・秋田・郡山・いわきの5つの中核市が骨格となり比較的バランスが取れている。また沿岸部や河川沿いの平野部には人口10万人規模の都市が点在しており、中小都市の集積力も高い。州として農業立州をめざすのが東北州の生きる道ではないか。

加えて観光のメッカになる可能性も高い。今でも世界遺産の白神山地やラムサール条約に登録されている伊豆沼・内沼に象徴される水や緑などが豊かで風光明媚な自然環境に恵まれている。三内丸山遺跡など縄文文化、出羽三山を聖地とする山岳信仰、「黄金文化」と称され平泉文化など長い歴史に培われた文化や風土も息づいている。東北3大祭りの仙台七夕、青森ねぶた、秋田竿燈（とうろう）など全国的に有名な祭りも多い。

目立たないが現在、機械加工、電子・電気、鋳造などの地場産業の集積も進み始めており、「小さなトップ企業」が育ってきており、これが今後大きく育つ可能性もある。

全国的に評価の高い東北大学は今後州立大学の旗艦校とし、各県に所在する旧国立大を分校と位置づけ、それぞれの地域特性を生かして農業、工業の知識集約型の研究、教育に励んだらどうか。東アジアから留学生を多く迎えたい。

州都となる杜の都・仙台を日本の「文化首都」にしたらどうか。超一流のシンフォニーホールと練習場をつくり、芸術音楽大学を設置し、NHK 交響楽団の本拠地は仙台に移ってもらおう。「杜の都仙台」を文化首都に変身させると東北州は大きく飛躍する可能性が高い。

3. 北関東州について

一般にいわれる北関東すなわち茨城、栃木、群馬、埼玉に長野を加え、北関東州とします。北関東州は人口約 1,500 万人、域内生産額約 64 兆円という他の州の平均より大きめの州となります。

データでみると埼玉が人口で約半分、経済力でも約 3 分の 1 を占め突出している。そうしたことから州都の最有力候補は関東の辻ともいわれ、現在関東ブロック機関の多くが集まるさいたま新都心、「さいたま市」(120 万人) が有力とみてよい。ナンバー2の副州都は宇都宮 (50 万人) とみてもよいでしょう。

北関東州

地域名	人口(万人)	域内総生産(兆円)	県都(市)
北関東州	1,513	63.6	
茨城	186	13.8	水戸
栃木	193	9.1	宇都宮
群馬	194	8.9	前橋
埼玉	735	23.4	さいたま
長野	205	8.4	長野

ただ、旧埼玉県域は州人口の半分を占めると言っても、県域自体が東京の受け皿として人口が急増したこともありベットタウンの性格が強い。そうした中、人口 10 万人あたりの医師数が全国ワーストワンと医療体制が脆弱で高齢社会に向けてのアキレス腱と見られていた。だが、北関東州の中心と位置づけられた結果、大学医学部や医大付属病院の進出も進み、医療体制の強化や医師不足も解消する方向で、これは州移行の効果とみてよい。

関東圏を北と南の州に分けるにしても、関東圏一体の視点で高速道整備が進んでいる点は見逃せない。圏央道がそれでアクセスの利便性向上と物流、企業集積に大きな成果が生まれている。横浜、厚木、八王子、川越、つくば、成田、木更津などの都市を連絡し、東京湾アクアライン、東京外かく環状道路などと一体となって、関東圏(首都圏)の広域的な幹線道路網を形成する首都圏 3 環状道路の一番外側に位置する環状道路です。

国内有数の物流拠点である湾岸エリアと千葉、埼玉、栃木、群馬といった各地と

の間が都心を経由せずに短時間でアクセスすることが可能で、首都圏の道路交通の円滑化、沿線都市間の連絡強化、災害時の代替道路など様々な役割が期待されます。

この州の特徴は内陸工業地帯が形成されていることです。主に輸送機器工業を中心とする多岐に亘る工業が集積している。例えば宇都宮市、太田市や伊勢崎市、狭山市、川越市などに多くの工業団地があります。さらに東北自動車道や関越自動車道、JR 宇都宮線や東武伊勢崎線の沿線にも立地。その他の工業都市も主要道路の沿線にあり、そのインフラを通じ製品が東京圏全体や港湾に運ばれる。長野には精密機械の集積もあります。

また観光面も多彩であり、日光東照宮をはじめ、自然の魅力を生かした観光地も多く観光都市としての期待も大きい。

もともと北関東州といっても広く、南部は東京のベットタウン的性格が強く、今後、郊外空洞化という問題が顕在化する可能性あり、それを州全体の中でどう克服していくかが課題となるでしょう。



4. 東京都市州について

次は、人口規模も経済規模もこのように突出している東京都をどう扱うかです。東京都全体を単独で都市州と扱うか、それとも東京 23 区のみ抜き出し他の州と同格の「都市州」にすべきか、意見は分かれています。ここでの数値は東京都全体を 1 つの都市州と扱った場合の数値ですが、東京 23 区+武蔵野市・三鷹市を対象に独立させて都市州にするという考え方も根強い。

例えば、23 区だけ都市州にするというイメージだとこうなります。他の一般州と同格の州ではありますが、大都市の一体性を確保する観点から、基礎自治体となる区は一定の制約のある「特別区」とします。もちろん特別区の自治権は現行の東京特別区より

東京都市州

地域名	人口(万人)	域内総生産(兆円)	県都(市)
東京都市州	1.392	106.2	
東京都	1.392	106.2	新宿

一般の州と都市州(特別区包摂)



権限、財源を強めて中核市並みにし、それ以外の広域行政権限は都市州本部に包括するのです。

ただ、いま東京都に多摩地域 26 市がある現状を考えると、特別区域に限定するより東京都市州は特別区と多摩市町村を加えた州とする方が現実的かもしれません。いずれ独立した州として教育や警察、交通、河川管理などの権限を持てば、州知事（都知事と呼んでもよい）の判断で市民サービスの向上や行政コストの削減、危機管理が迅速に行えるようになります。大都市特有の政策を進めるため、特別区税と州税を一元化した「都市州税」を新設することも考えられます。

現在の 23 特別区をもっと強い権限の「中核市並み」にする際は各区を人口 40～70 万人特別区に再編する。すると、次のような再編案が考えられる。

人口 40 万以上の 10 区はそのまま。他の 13 区を 6 区に再編し東京 23 区は東京 16 区に改変するのです。都からの

権限、財源、業務の更なる移譲を行うことで特別区を強くするのです。いずれ、東京は首都の役割を持つ大都市。明治 26 年に神奈川県から東京市の水資源確保などを理由に多摩地域を編入した経緯をもつゆえ、特別区域と市町村域を併存する東京都市州として、まず州制度への移行を始めたらどうか。州都は新宿にある都庁が都市州本部になるのではないか。ニューヨーク、ロンドン、パリと並ぶ東京、世界都市東京をより強くするフロンティア、都市州への脱皮、その飛躍のシナリオを国民と共に考えなければならない。

東京都市州のこれから



5. 南関東州について

南関東州は千葉、神奈川、山梨の 3 県で構成される。現在、人口は約 1,600 万人で、域内総生産も 60 兆円と力のある州です。中でも神奈川が大きな稼ぎ頭で、南関東州の州都は自然に横浜市となるように思われます。

南関東州

地域名	人口(万人)	域内総生産(兆円)	県都(市)
南関東州	1,625	60.0	
千葉	625	21.1	千葉
神奈川	919	35.5	横浜
山梨	81	3.4	甲府

南関東州は新幹線、高速道路の幹線網が発達しており、日本経済の主力の一角を占める州です。もとより、南関東州を 1 つと考える際、やや位置づけがむずかしいのが山梨でしょう。東京との関係もそうですが、神奈川とも物理的に山脈等で仕切られ、地域の連続性、一体性という意味で山梨は状況的に少し厳しい。

ですが、州内の千葉、神奈川と違い、東京多摩地域のようなベットタウンでないだけに、独自性を打ち出すことも可能な有望な地域です。山梨は観光客にとっても大きな魅力でありリゾート地としても伸びる地域です。

ここでは、世界遺産に登録された富士山はもちろん、八ヶ岳、南アルプスなどの山々が美しく、登山客だけでなく、温泉や、アクティビティ、自然体験も人気のひとつ。また、日照時間の長さが日本一の山梨は、花やフルーツ、農産物にも恵まれています。山梨＝ぶどう、誰も知っている特産品です。



この州は山梨を除く神奈川、千葉は全域が太平洋側に面し、平野が広がっていることから夏の多雨と冬の少雨・乾燥という特徴があります。このような気候を生かし、房総半島南部（南房総）では菜の花の栽培が盛んに行われている。この地域は乾燥しており晴れの日が多く、乾燥した風は、ここでも空っ風と呼ばれる。積雪は少なく温暖なリゾート地として、夏は海水浴も盛んです。

千葉など東京湾岸には千葉港を中心に工業地域が広がる。千葉港、木更津港などの港湾施設がそれを支え京葉臨海工業地帯を形成しており、浦安から富津まで連なる臨海部の埋立地には、鉄鋼業、石油化学工業などの大規模な工場、火力発電所が集積し船橋、千葉、市原、木更津、君津など代表的都市が並ぶ。

東京に隣接する神奈川も北西部に箱根や丹沢などの自然豊かな観光地があり、南部には湘南海岸などで有名なマリンレジャーを楽しむ人でにぎわう相模湾があります。最近では「京浜工場夜景クルーズ」で人気のエリアがあり、国内製造品出荷額2位を誇る強い力の神奈川。東部の横浜や川崎市一帯は首都圏の産業の一角を担い、東京大田区から広がる「京浜工業地帯」の中心地域の1つで、輸送用機械（自動車や鉄道車両など）、化学工業、食料品などが主力をなしています。

幕末の黒船ペリーの来航により日本の中でも海外の窓口としていち早く開港した、文明開化の発祥地・横浜を抱える。いま川崎が「情報・学術・開発研究機関」の従業者割合が全国トップを誇り、横浜も全国2位など、専門的な研究者、技術者も豊富である。首都圏という巨大市場や官庁・大学・国立研究機関に近い立地が先端技術、未来技術産業の中核地域への発展を後押し伸びていく州。東京州と密接に関わり、インフラも整い州になるとより伸びていく可能性が高いでしょう。

6. 北陸州について

日本海側に面する北陸州（新潟、富山、石川、福井）は人口 500 万人、域内生産額約 20 兆円の州です。今後、中国、ロシアなどこれから伸びていく大市場に近接しているだけに、州のまとまりを強め海外貿易を盛んにすると発展すると発展の可能性が大きい。州都は地理的に州の中心に位置する金沢になる可能性が高い。勿論新潟も政令市であり候補だが、地理的に北陸州をまとめる位置としては難しいかも知れない。むしろ独自性を生かすことで発展するでしょう。

北陸州

地域名	人口(万人)	域内総生産(兆円)	県庁(市)
北陸州	515	21.3	
新潟	222	8.9	新潟
富山	104	4.5	富山
石川	113	4.6	金沢
福井	76	3.3	福井

州内には既に上越新幹線、北陸新幹線、上越自動車道などが開通しており高速移動時代の有利性をもつ地域となっている。この利点を生かしながら発展していくこと。日本海国土軸の中核で東京、名古屋、大阪の三大都市圏から 300km 圏内に位置するのもこの地域の伸びる可能性を示す。北陸新幹線は来年敦賀まで延び、2040 年頃、大阪までつながる予定とされる。



そうすると、日本海側の国土軸の中軸をなすことになり、さらなる飛躍が期待される。北陸新幹線が福井を経由し関西州につながると、首都圏、関西圏の両方からプラスの影響を受け伸びていこう。ここまで長い間、福井など交通の要衝から外れていたこの圏域は一気にそのハンディが取り除かれ、成長していくことが見込まれる。特色ある観光資源を活かしたインバウンド観光の推進や技術・ノウハウ・特色を活かした産業の振興で伸びていくことが期待されます。

首都圏に比べて地価・人件費等が安いこと、インフラ整備や金沢・加賀・能登といったブランドを持っており、比較的優秀な人材の確保ができること、自然環境の良さや安価な土地、伝統工芸王国なので、いい作品が多いこと、繊維産地との連携が取れていることなどが強み。州内には多様な産業があり、新潟は洋食器や工具等の金属製品でも有名です。富山は日本海側最大の工業集積地として知られ、アルミ工業が盛んであり、古くから製菓業も盛んである。この地域の農産物は、輸送技術の高度化により高級農産物としてロシアや中国、あるいは遠く欧米にまで高い価格で売れるようになる。

いずれこの州は、長い間、環太平洋時代の影に隠れていた地域でしたが、この先は日本と北東アジアとを結ぶ「扇の要」、高速網の更なる整備でゲートウェイとしての役割が強まると考えます。中国、ロシア、韓国などの玄関口となる新潟港を国際港拠点として拡大すれば、この地域はさらに強みを増すことになるだろう。

7. 東海州について

東海州（岐阜、静岡、愛知、三重）は地理的に日本の真ん中に位置します。人口約 1,500 万人、域内生産額 70 兆円を超える豊かな地域であり、中でも名古屋は横浜、大阪に次ぐビックスリー都市で州都となる可能性が高い。

東海州

地域名	人口(万人)	域内総生産(兆円)	県都(市)
東海州	1,495	73.3	
岐阜	198	7.7	岐阜
静岡	364	17.2	静岡
愛知	755	40.2	名古屋
三重	178	8.2	津

この州は交通インフラが充実しています。東海道新幹線など鉄道網だけでなく、高速道路網も充実。2027 年のリニア新幹線（名古屋―東京間）の開通、その 10 年後、2037 年大阪まで繋がると、首都圏、東海圏、関西圏を 1 時間少して移動することが可能になる。この太平洋ベルト地帯に約 7,000 万人の巨大経済圏（スーパーメガリージョン）が誕生する可能性が高いと言えます。

この移動時間の短縮に伴う経済効果、ヒト、モノ、カネの流れへの影響は計り知れない。名古屋大などを中心に大病院、金融機関、サービス業などがさらに集積していこう。しかも豊田にトヨタ自動車、常滑（とこなめ）に中部国際空港があり、名古屋ブランドを売りに東海州はより経済力を高めていくものと思われる。

州内には、トヨタ、ホンダ、スズキなど日本を牽引する自動車産業の本拠地があり、日本のモノづくりの中心地。東海州は日本の航空機産業でも最大集積地だ。航空機・部品の全国生産額の 5 割以上を占める。次世代自動車や航空機など新分野の開拓も着実に進んでいる。

トヨタグループの存在が大きく、次世代に向けても遠隔型自動運転システムも実験が進み、人工知能（AI）を活用した次世代自動車産業の集積地になる可能性が高い。スマートホンのカメラレンズ用の金型製作などに使われる精密加工機や 3D プリンター技術を応用した積層造形や装置など最先端のモノづくりが大きな力となっていくでしょう。

愛知は肥沃な濃尾平野が農業を育み、現在でも農業生産額は全国 7 位であり、ま



た有松紋や瀬戸物などは全国でも名高い特産品も多い。安土桃山時代に織田信長が全国から職人を集め競わせ「天下一」の称号を与えた歴史の影響も強い。岐阜は豊かな森林資源を生かした飛騨の木工家具や民芸品、美濃和紙。刃物製品、茶の湯とともに発展した美濃焼など工芸品などが多く海外でも人気が高い。三重は海山の幸に恵まれ、伊勢えび、松阪牛、的矢カキ、伊勢茶など食の宝庫として名高い。真珠養殖も盛んで「三重ブランド」は世界的にも有名。静岡はお茶の収穫量で日本一を誇り、温州ミカンの産出額の全国トップクラス。ひな人形など工芸品をつくる職人も多い。浜松は自動車、楽器などの集積度も高く伸びる。

山・川・湖・海など多岐に富んだ東海州。自然資源のほか全国的に有名な下呂温泉や首都圏から多くの観光客の訪れる熱海・伊東・伊豆温泉郷など、各地に多くの温泉地を抱え、豊富な観光資源を生かしながら豊かな地域づくりをめざすことが可能な州です。

東海州は首都圏との一体化が進むと、域内総生産はオランダ、オーストラリアを超えて、日本の GDP の 20% 近くを占めるまで伸びる可能性があるだろう。

8. 関西州について

関西州（滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山）は首都圏と並ぶ国土 2 眼レフの一角を占める、西日本の核。ポテンシャルの高い州。人口規模で約 2,000 万人、域内生産額で 85 兆円の州。

しかも伝統のある京都、奈良、大阪、堺、神戸という大都市を有し、観光資源にも恵まれた州である。州都は大阪が有力だが、もしこの先大阪都構想が実現し大阪都市州として独立するなら、そこから切り離された関西州の州都は京都になる可能性もあります。

京都は独特の存在感を保つ都市。インバウンドの人気も高い。関西州のままで州都が大阪の場合、神戸と一体化するかたちになるだろうが、この圏域で潤った利益を州内に分配することで全体が潤う。そうしたなか和歌山や滋賀は更に売りを強める方策がいるでしょう。

この州は一番潜在的な可能性を秘めている。2025 大阪万博の開催が一つのポイント。ここで最先端産業の売りができると州内はもちろん、日本、世界に大きなインパクトをもたらす。バイオや健康・医療産業、ものづくり、観光といった産業の強みがより増す。企業や研究機関、大学、文化施設などの集積も多く、日本の「2

関西州

地域名	人口(万人)	域内総生産(兆円)	県都(市)
関西州	2,058	85.5	
滋賀	141	6.5	大津
京都	258	10.7	京都
大阪	888	40.0	大阪
兵庫	546	21.3	神戸
奈良	133	3.6	奈良
和歌山	92	3.4	和歌山

眼レフ国家構造」の1極を担うにふさわしい。

これまでは大阪、神戸、堺、京都などの政令市を擁しながらバラバラ感があり、関西は東京への人口流出が最も多い地域でもあった。しかし、それぞれを特別市とし吸引力を高めネットワークでスクラムを組むなら、「関西の地盤沈下」と言われた時代は終わる。関西州は日本をけん引する主力な州となっていく。

関西州の企業本社は関東の34%に比べ今半分程度だが、今後大阪が伸びていくと2都構想の視点から関西州に本社が流入してこよう。製造業の本社比率は高く約2割、医療関連産業が集積し、医薬品の生産額では全国の約2割を占めています。

リニア中央新幹線が早期に大阪まで開通し、スーパー・メガリージョンが形成されれば、州構想の実現で国からの権限、財源の大幅移譲があったことを機とし、関西州はそのポテンシャルを活かし、機動的に税制の優遇や規制緩和を行うなど、独自の経済政策を行えば、繁栄の一つの極となっていく。



電子部品などモノとインバウンド（訪日外国人）消費という「2つの輸出」で現在けん引を発揮しているが、京阪神の地理的なサイズはシリコンバレー（サンフランシスコからサンノゼ・パロアルトまで）とほぼ面積と同じ。バラバラではなく、関西州として京阪神全体で産官学の動きに横串を刺していくなら、大きな成長力を持つことができよう。京大、阪大、神戸大と有数の国立大と関関同立など有名私学も多い。この強みが関西州の強みとなりましょう。既に関西広域連合の実績もあり、広域州行政の素地ができているのも強み。近い将来リニアモーターカーが開通する。首都圏と1時間少しで結びつく。この時間距離の短縮に伴う経済効果、ヒト、モノ、カネの流れへの影響は計り知れないものがあり、この先、オランダ、オーストラリアを超える域内総生産を有する州になっていこう。

9. 中国州について

鳥取、島根、岡山、広島、山口の5県からなる「中国州」は、現在でも人口720万人、域内GDP30兆円規模であり、オーストラリア、デンマーク並みの経済力を誇っています。

面積はベルギーとほぼ同じですが、山陽、山陰という地名があるように大きくは日本海側と瀬戸内海側に分かれ、地域の特性

中国州

地域名	人口(万人)	域内総生産(兆円)	県都(市)
中国州	726	30.1	
鳥取	55	1.8	鳥取
島根	67	2.4	松江
岡山	189	7.8	岡山
広島	280	11.7	広島
山口	135	6.4	山口

も違います。これをどうひとつの州としてまとめ、持ち味を生かしていくかが課題だ。

山陽には広島、岡山市という 2 政令市があり、太平洋ベルト地帯の中にありポテンシャルも高い。他方、山陰は少子高齢化で人口減少も激しく、倒産や閉鎖、廃業による企業数の減少もあり、厳しい状況もありますが、独自の観光資源も豊富などところ。この両地域を一体化することで「圏域観光」の大きな伸びが期待できます。

もともと瀬戸内海側は山陽新幹線や山陽本線、山陽高速道、国道 2 号などが幹線として東西を貫き、その交通網は日本第二の規模と恵まれ、経済活動も活発な地域。岡山県東側は京阪神との結びつきが強く、下関、宇部など山口県西側は九州州との結びつきも強い有利性があります。



また、四国州とも瀬戸内海を挟み神戸・鳴門ルート、児島・坂出ルート、尾道・今治ルートという 3 つの橋、道路、航路で繋がっており、四国、中国の 2 つの州は経済圏としては中四国経済圏として一体化していく可能性が高いところです。

広島は「ものづくり」を軸に、造船・鉄鋼・自動車などの重工業から、電気機械・電子部品などの先端産業まで、バランスのとれた層の厚い産業群を形成し、製造品出荷額等は、中四国・九州地方で 11 年連続して 1 位。関西経済圏と九州経済圏の中間にあり、高速道路網もよく中国地方のビジネスの拠点となっている。

また、岡山は製造業などの第 2 次産業の生産額割合が高く、水島工業地帯には、石油、化学、鉄鋼など幅広い分野の高度な技術力を有する大企業が集積している。果物王国ともいわれ、温暖な気候を生かして、全国有数の質の高い農業が営まれ、モモやブドウは栽培面積、品質とも全国一を誇っています。

一方、少し不利な条件と思われるのは中国州の山陰側でしょう。ただ、ここも今後、高速道の整備、環日本新幹線の敷設が行われるなど足回りがよくなると、一気に発展する可能性が高い。また、この先の環日本海時代を睨むと、韓国、中国、ロシアとの交流も深まる有利なポジションにあり、中国州の山陽、山陰が一体化することでそれぞれの長所が相乗効果を発揮する可能性が高い。経済圏として独自性を持つ中海・宍道湖経済圏も目玉となって行きましょう。

この州は、ポスト自動車産業として航空産業や医療・バイオが伸び、さらにはエネルギーと環境に根差した農業の振興などプラットホーム型の産業を明確に打ちだし伸びていくのではないかと。ロシア、中国、韓国など日本海側の交易拠点として、中国州は今後日本のけん引力になっていくものと思われます。

10. 四国州について

四国 4 県、徳島、香川、愛媛、高知がひとつになったらどう変わるか。現在、人口 368 万人、GDP14 兆円と少し小規模な州ですが、やり方次第で発展していきます。

四国州を考える際の難点は鉄道、高速道を含め交通インフラが若干弱い点であります。ですが、もし今後大阪から四国を通り大分に至る「四国新幹線」ができるとすると、九州と関西をつなぐリゾート地として発展し大きく変わってくる可能性が高い。お遍路回りが有名になり、インバウンドが増えていく。四国の 4 国立大学は統合して四国州立大学になり、独自の研究教育路線を歩み出すかも知れない。

四国州は沖縄州に次いで人口も域内総生産も少ないので州として自立できるか、懸念する声もあるが、私はそうは見えていない。例えば、州に変わり課税権の裁量権が広まったことを活かし、消費税、法人事業税、固定資産税を他州の半分に下げ、相続税を完全撤廃するという選択もあるでしょう。

すると、海外に逃げていた企業、あるいは逃げようと検討していた企業が、法人事業税の安さなどが誘因となり関西から大企業が次々と本社を移してくる可能性が高まり。関連し中小企業も移転してくる。企業にとって、税金の減額はそのまま収益の増加につながる生命線ですから敏感に反応すると思います。

四国州

地域名	人口(万人)	域内総生産(兆円)	県都(市)
四国州	368	14.4	
徳島	71	3.1	徳島
香川	95	3.8	高松
愛媛	133	5.1	松山
高知	69	2.4	高知



一方、相続税を廃止し、固定資産税を半額にすると、全国から金持ちの高齢者、富裕層が集まってくるかも知れません。四国の温暖な気候、風土、緑の多さは米カリフォルニア州のサンジェゴに近いイメージがあります。あそこは全米からシニアの金持ちが集まる別荘地帯です。完全移住より、高齢者のみならず、現役の東京や大阪、名古屋に家を持つ経営者らが、四国にもう 1 つの家を持ち、週末に行き来する二居住生活を楽しむかも知れません。沖縄より北海道よりこの点が有利なのは四国州です。売りは「元気な長寿大国！」というフレーズでどうか。

四国新幹線の話だが、この敷設を従来の発想で四国 4 県巡りのようなルートの閉鎖型にしようという意見もあるが、そうではなく、関西と九州をつなぐ結節点になるよう大阪四国縦貫新幹線にすると大きく飛躍します。北陸新幹線が福井を経由し

これで一気に人口減少に悩んできた過疎地の多い四国はインバウンドも増え、交流人口の豊かな島に変わっていくでしょう。この新幹線網の整備は国策として行うべきですが、まず四国四県がまとまりのある州として進み始めることが先決ではないでしょうか。

日本で一番早く州になるのは「九州州」（福岡、佐賀、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島）ではないか、私はそう見ています。経済同友会に「九州はひとつ」という委員会があり熱心に九州州のあり方を議論し機関誌も発行している。私も何度か彼らと会い議論してきた。

地域名	人口(万人)	域内総生産(兆円)	県都(市)
九州州	1,277	46.7	
福岡	510	19.6	福岡
佐賀	81	2.9	佐賀
長崎	132	4.5	長崎
熊本	174	6.0	熊本
大分	113	4.5	大分
宮崎	107	3.7	宮崎
鹿児島	160	5.5	鹿児島

九州州は、プサン（距離 210km）、ソウル（同 540km）、上海（同 870km）など隣国の大都市が 1,000km 圏内にある地理的な有利さがあります。いまアジアを中心に 21 都市に定期便を就航させていますが、この距離感は東京⇄福岡の距離感とほぼ同じです。ソウルは名古屋より近く、台北は札幌より遥かに近い。九する圏域に見えますが、アジア地図を広圏域とするアジアの中心、ゲートウェィントです。7つの県がバラバラではなく、わります。

の先、空のハブ空港は福岡空港、海運のハブ港湾は北九州と見立て韓国、北朝鮮、中国、ロシアとのつながりを深めていくとどうなるか。

九州州が「環東シナ海経済圏構想」の戦略を取ったとしましょう。中国、韓国、北朝鮮、台湾と自由貿易協定を結び、経済交流を深めていったらどうか。関税や貿易障壁の撤廃、労働力や資本の移動の自由化、職業資格や滞在に関する規制を大幅緩和、船や航空機の乗り入れ回数を大幅に増やし、バリアフリー経済圏をつくると大きく動き出します。

とくに中国の経済は驚異的な発展を遂げており、この大市場と九州がいかにして一体的な経済圏をつくるかがポイントです。まずインフラとして、熊本に仁川空港（韓国）より大きな 4,000m 滑走路を 4 本有する巨大なハブ空港をつくり、福岡、佐賀、長崎、熊本、鹿児島、大分を一周する高速道を整備するのです。さいわい大分県府にある立命館アジア太平洋大学は毎年約 1,300 人の卒業生を送り出し、6 割が外国人留学生で授業は英語で行われています。この卒業生を中国、韓国、台湾、インドなどを繋ぐ経済連携パートナーとして九州各地で多く迎え入れる。すると有力な国際戦力になり、将来、様々な会社を興していく経営者にもなっていく可能性が高いと思われます。

九州州は高い潜在力を有し、課題として今後①観光振興、②農林水産業、③先端中小企業、④スポーツ振興を高めるか、それに関わるインフラの整備が課題でしょう。九州州は海外でまだ知名度は高くないが、海外から観光客を呼び込む戦略を強化することで大きく変わる。福岡は九州のマンハッタン、大分は世界有数の温泉、鹿児島は桜島観光など実績がありますが、沖縄州と連携することで点在する島々を洋上観光ルートに開発すると滞在型リゾート地になるだろう。

いずれ、これまで 7 つの県に分断され、その潜在能力が十分生かされていなかった資源を有効に生かしていくことが州政府の課題です。今でも世界 16 番目のオランダ並みの経済力ですが、近い将来、オランダを遥かに凌ぐ 10 番目、11 番目のオーストラリア、インド並みの経済立国になる可能性があるかとみております。

12. 沖縄州について

日本列島の最も南に位置する沖縄州、人口 145 万人、GDP4 兆円少しと他の州に比べ極端に小さい州です。しかし、かつての琉球王国であり、独特の歴史、文化、地理的な特性をもっています。そうした特性を活かし、単独州として自立していくなら伸びて

沖縄州

地域名	人口(万人)	域内総生産(兆円)	県庁(市)
沖縄州	145	4.4	
沖縄	145	4.4	那覇

11

いく州でしょう。かつて琉球王国と呼ばれた時代には、「万国津梁」（ばんこくしんりょう・世界の架け橋）として海洋国家としての生きてきた歴史があります。その歴史で形成されたコンセプトに地勢を活かしアジア諸国と直結する沖縄州をつくるのです。

沖縄州の特徴の 1 つは日本で出生率が一番高く（1.95）と 30 年以上も連続日本一です。進学、就職でいったん東京や大阪に出てもある年齢になるとまた沖縄に戻っていく若者も多く、沖縄育ちの定着率が高いことも特徴です。この帰巢性を活かすことも大事です。もっと人口を増やすなら、日本だけでなくアジアからの移住を促進する方策を講ずることで人口 200 万人沖縄も可能です。

沖縄の売りは何といっても観光です。現在、入域観光客数はハワイを抜き過去最高の約 957 万人（2017 年）。目標としてきた 1,000 万人突破はもとより、1,500 万人も視野に入ってきました。観光客は国内 7 割、海外 3 割という割合ですが、今後、国内外の航空路線の拡充や海外から



からのクルーズ船の寄港回数を増やしていくと、海外からの観光客がより増えるでしょう。空港や港湾整備が課題となりましょう。

もとより、観光客の滞在日数の少なさが経済の伸びのネックでもあります。ハワイ州の場合、平均滞在時間が約 9 日、沖縄の場合、約 4 日でハワイの半分程度にとどまっています。当面、“1 週間（7 日）を沖縄で過ごそう！”キャンペーンを張り、それに必要なインフラを整えていくのが州政の課題です。今後、滞在日数や消費額を増やすため、さらなる観光地の魅力向上や商品開発、インフラ整備に力を注ぐことです。

その際、とくに韓国や中国、台湾、インドなどの富裕層をターゲットに沖縄ディズニーランド（ODL）をつくり、高級ホテルや国際会議場、イベントホール、カジノ、免税ショッピングセンターなど、NEWOKINAWA をアピールする方向はどうでしょう。常夏で自然の海の美しい、日本の他の州との違いを売りにするのです。

これまで日本の端。離島、47 番目の県という沖縄のイメージが州になったら一新する、アメリカのハワイ州と競いながら、それを超える州戦略をとることで沖縄州は発展していきます。

結び

以上、日本が州に変わったら、どう変わるのか、持論公論風にデッサンしてきました。筆者は日本がぜひ、変わって欲しい、発展して欲しいと願っています。人口減少が続いても伸びていく国づくりをめざすべきだ、そう考えいろいろ提案し期待を述べてきたところです。今後、日本はまず州制度移行をめざす改革を進めるべきです。

人口拡大期の明治期に「廃藩置県」を断行し、成長した日本。今度は人口縮小期に「廃県置州」を断行し、成熟度の高い日本をつくる。そうした目標を掲げ、国家構造改革に政治が挑む、これが日本政治のもっと大事な課題ではないでしょうか。

(終)