

国土審議会計画部会
第1回 国土基盤専門委員会
議事録

日時：平成17年10月28日(火) 17:00～20:00

場所：国土交通省11階 共用会議室

開 会

事務局 それでは、定刻でございますので、ただいまから第1回の国土基盤専門委員会を開催させていただきたいと存じます。よろしく願いいたします。議事に入るまでの間、司会を務めさせていただきます。

まず、議事に先立ちまして、お手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。今日は非常に大部の資料がお手元でございます。

最初のページが議事次第でございます。次のページに座席表がございまして、それから資料が1から7まで。資料1は名簿でございます。2は委員会の設置要綱。3は議事の公開についてというふうに以下でございます。それから、資料7の後に参考資料とございまして、参考資料が1から7まで入っております。資料の不備がございましたら、ご確認の上、お知らせいただきたいと思います。

また、今回新たに国土審議会専門委員にご就任いただきました先生方のお手元には、国土交通大臣より国土審議会専門委員に任命する旨の辞令を置かせていただいておりますので、ご確認を頂戴したいと思います。

次に、事務局のほうから本委員会の設置の趣旨についてご説明を申し上げたいと存じます。早速ですが、お手元の資料2をお開けいただきたいと思います。右肩に資料2とございますが、専門委員会設置要綱というのがございます。

去る10月18日に開催されました国土審議会第1回計画部会におきましてこの委員会が設置されたものでございまして、1「設置」のところがございます4の国土基盤専門委員会を設置すると。

2の4のところがございますように、本委員会では、経済のグローバル化への対応や国民生活の安全・安心・安定の確保に資する国土基盤整備の観点から、国土形成計画に関する専門の事項を調査していただくということになってございます。

次に委員長の指名でございますが、委員長には計画部会設置要綱に基づきまして、計画部会長より家田委員が委員長の指名を受けておられます。家田委員、よろしく願いいたします。

それでは、早速ですが、以降の議事進行は委員長にお願いしたいと存じます。よろしく願いいたします。

委員長 それでは、皆さん、どうぞよろしくお願いいいたします。

まず、委員の紹介を事務局からしていただくということでもいいですね。

事務局 はい。それから、本日は第1回の会合でございますが、去る10月12日に準備会合といたしまして国土基盤懇談会を開催したところでございます。前回欠席された委員のみでございますが、ご紹介させていただきます。

小林潔司委員でございます。

それから、徳田英幸委員がいらっしゃる予定でございますが、少し遅れていらっしゃると思いますので、すぐ参上されると思います。

それから、中川一委員でございます。

それから、屋井鉄雄委員でございます。

本日ご欠席の委員も含めて、委員会の全体構成は資料1のとおりでございます。

以上です。

委員長 続きまして、委員長代理の指名ということでありまして、計画部会設置要綱の規定により、委員長が委員長代理を指名することとされておりますので指名すると。今日ご欠席ですけれども、根本委員にやってもらえないかということで、皆様よろしいでしょうか。

どうもありがとうございます。それでは、根本委員が委員長代理ということにさせていただきます。

それから、次に議事の公開について決めておきたいと思います。議事の公開につきましては、専門委員会の規定では、議事及び運営に関し必要な事項は委員長が定めることとされております。それに基づいて、資料3について事務局からご説明をお願いします。

事務局 お手元の資料3「国土審議会計画部会国土基盤専門委員会の議事の公開について」という1枚紙でございます。

「記」のところに書いてございますが、1にございますように、会議は非公開とし、議事要旨を作成し、発言者氏名を除き公表するとなっております。議事録につきましては、発言者氏名を除かせていただきまして速やかに公表するものということで、これは少し時間がかかるわけでございます。それから、もし委員長がいろいろな理由で必要と認められた場合は、その全部又は一部を非公開とすることができる、こういう委員長権限があるということでございます。今申しました議事要旨、議事録、それから資料につきましては、

インターネットにおいて広く公開させていただくという内容でございます。

以上でございます。

委員長 ありがとうございます。いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

では、続いて本題の議事に入らせていただきます。

議事は、お手元の次第にありますように、1つ目が国土基盤懇談会、前回やったものの議論を踏まえた事務局からの補足説明がございます。それが1つと、それから、これからの国土基盤のあり方について各委員からお話をいただくということで私としては進めさせていただきたいとお願いした結果、本日、7名の先生方がお話をさせていただくことになりましたので、今日のメインイベントは後半のことになるのですが、まずは事務局からの補足説明をお願いいたします。

事務局 それでは、ご説明させていただきたいと存じます。

資料5に「国土基盤懇談会の議論を踏まえた補足説明」という紙がございます。それで、ご説明させていただきます。よろしくをお願いいたします。

前回の議論の補足説明でございますが、これは資料5にある内容でございますが、21世紀のランドデザインの検証ができているのかということがございました。それで、ランドデザインも含めて、今まで国土審議会におきまして調査改革部会を設置いたしまして、その部会の部会報告を平成16年5月に出しまして、「国土の総合的点検～“新しい国のかたち”へ向けて～」というものを取りまとめたわけでございます。

その中身のポイントでございますけれども、国土政策のこれまでの成果といたしまして、工業や教育機関などの地方分散がある程度進んだというようなことが総括されているわけでございます。例えば工業出荷額の地域別シェアを見ましても、2003年ぐらいまでに三大都市圏と地方圏を比べますと、地方圏のほうが多くなっているということでございまして、それなりに分散が進んでいる。それから、大学校や教育機関につきましても、以前に比べまして相当格差が減っているというような総括がございます。例えば2004年段階で教育機関の地域別シェアを見ますと、三大都市圏が55%、地方圏が46%というふうになっておりまして、1960年は三大都市圏に65%が集中していたということで、相当格差が減っているということが言えるわけでございます。

それから、三大都市圏や地方圏における人口移動のデータが資料に載っております。これは横長の資料の5ページでございますけれども、以前、東京圏、関西圏、名古屋圏は

非常に流入があり、地方圏はむしろ減っておったということだったのでございますが、これが非常に近寄ってきているというのが最近の状況でございます、流入人口も収束ぎみだということでございます。それから、県民所得格差でございますけれども、1人当たりの県民格差のジニ係数という偏り度合いをあらゆる係数につきましても、1960～65年ぐらいは0.13～13.4%ぐらいあったものが、現在は0.07ということで半分ぐらいに減っているということでございまして、これもかなりならされてきているということでございます。ただ、課題といたしまして、やはり一極一軸構造が是正されてきたとは言いがたい。これは横長の資料の7ページにあるのでございますけれども、三大都市圏の人口が2004年で全国の50%でございますが、国内銀行の貸付残高は70%が三大都市圏。外国法人の数でいいますと93%である。それから、資本金10億円以上の企業の本社がどこにあるかという、これも三大都市圏に80%ある。こういうふうな偏りがかなり残っているということでありまして、こういった問題があるということと、それから地方におきましては、農地の急激な荒廃とか、適正に管理されていない森林が増大しているとか、こういった問題が起こっておりまして、国土管理上、非常に大きな問題が残っているというような総括でございます。こういったところを踏まえまして、今回、国土形成計画の中ではご議論いただきたいということでございます。

それから、2点目でございますけれども、従来型のトレンドでいく話なのか、それとも今後、大きな変革期ということを念頭に置いて考えていくのかというご指摘がずいぶん議論がございましたものですから、これについては資料5に少し話をまとめてございます。これも話だけとりあえず聞いていただきたいのでございますが、少子高齢化の進展というのは、前回申しましたように、平成18年がピークで、19年から下がり出すというふうなデータをお示し申し上げましたが、実は今年の前半期、速報で申しますと、これも補足資料で資料6に説明資料を付けておるのでございますけれども、その資料の7ページに書いているのですが、平成17年度は1月から6月の前半で対前年比で3万人、人口が既に減ってございます。これは、平成16年は同じ対前年度で3万人、人口が増えていたというところが、3万人減っているということは、ある意味では差引6万人減っているわけでございます。平成16年度は後半は7万人増えておりまして、人口は合わせて10万人弱増えているのでございますが、今年の前半が6万人減っているわけですから、後半、去年は7万人増えたところが1万人増えたとしても、前半がマイナス3万、後半がプラス1万

でマイナス2万で、どうも今年あたりから人口が減り出すのではないかというふうに言われておるわけでございまして、先般、麻生総務大臣もこういったことに言及されたというふうに新聞に載ってございました。そういうことで、これが非常に大きな変革期かなということを考えております。

また、これがいろいろなところで効いてまいりまして、例えば補足説明資料の8ページに載せているのですけれども、実は1997年ごろから、これは国土のグランドデザインができたころから、正規社員とパートといえますか、非正規社員を比べますと、正規社員が減り出している。非正規社員はどんどん増えているのですけれども、正規社員がどんどん減りまして、今、正規社員が3,400万人、非正規社員が1,600万人ぐらいでして、3人に1人ぐらいが非正規だという状況が示されておりました、これがかなり大きな違いかなと。

実は9ページにおもしろいデータがございまして、1982年ぐらいまでの、ある意味では高度経済成長期間の、例えば20代前半の人の転職率が7%ぐらいだったのが、安定成長期に入りまして10%を超えている。2002年以降、どうも12%ぐらいにまた上がっているという、階段をトントンと上がっている状態だということも変わっているところかなと。

それから、これはアンケートでございまして、正社員の副業に対する取り扱いなども、1995年ぐらいですと18%ぐらいの企業が気にしないでいいよと言っていたのが、2004年では16%がいいと言っている、気にしないという状況ですが、1995年に、だめだと禁止しているところが38%だったのが、今は50%に上がっている。やはりどんどん社員が流れ出ていくじゃないかという危機感がマネジメントにはあるようでございまして、そういったことをあらわすような数字でございまして、1995年には、なぜ副業を規制するのかということについて、業務に専念してもらいたいからというのが8割を占めていたのですが、2004年の場合は、8割が依然、業務に専念というふうに答えているのですが、ほかに企業の秩序を乱すからとか、こういうものが40%ぐらいあったり、やはり相当危機感があるのではないかと。

働く側は、11ページにあるのでございまして、SOHO、自宅や自宅周辺のオフィスで働きたいとか、自分一人や、知り合い・仲間と起業指向が強くなっておりまして、こういったところを国土計画はどう見ていくのかというのが1つの課題かなと思うわけでござ

います。非常に大きな違いだと思います。

それから、同じところに載っているのですが、2000年ぐらいには、わが国の海外法人は北米とかEUが中心だったのですが、それが中国がどんどん増えてきているという状況でございましたが、2004年を見ますと、中国が北米・EUを抜いてトップに踊り出しておりまして、中国にどんどん出ているということが明らかに数字の上でも出ておりまして、これも大きな違いかなと思うわけでございます。そういう状況の違いがかなり出てきているということが、これは資料6の補足説明の説明資料にデータとして入れさせていただきますので、もし後で時間がございましたらもう少し説明させていただきますが、とりあえずそういうふうなご紹介を申し上げたいと存じます。

あと、補足説明書の中に1つ入れておきましたが、東アジアのエネルギー資源の活用に向けた話がございまして、エネルギーの話はどう扱うのかということがあったものですから、パイプラインがどういうふうに敷かれていて、周辺の開発状況はどうかという絵を入れさせていただいております。

それから、都市の構造みたいなものがあるので都市交通機関は今後いろいろ問題があるのではないかというお話がありましたけれども、そういう意味では、今、コンパクトな都市構造への転換に向けた取り組みがいろいろなまちで行われておりまして、青森の例をそこにさせていただいております。そういったことを幾つか補足説明を出させていただきました。

それでは、委員長に後の進行をお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

委員長 今、前回ご質問をいただいた事柄について補足説明していただいたのですが、とりわけご質問された委員、あるいはほかの方も、今のご説明で大体よろしいでしょうか。加えてコメントいただくことがございますか。

よろしいですか。

それでは、今日のメインイベントであります先生方のプレゼンテーションに入りたいと思います。今日は7人の先生方にお話しいただきますが、時間の都合もございまして、なるべくディスカッションタイムを取りたいので、お1人のご発表は15分以内ということをお願いしたいと思います。

委員 どうして私が1番になっているのか非常に疑念があるのでございますけれども、最初だから前座、露払いでサラッとやれということだと勝手に解釈いたしましてお話を申

上げたいと思います。

私は、そういうことでレジュメもたった1枚紙で申しわけないのですが、主な論点になるきっかけというつもりで書かせてもらいました。括弧書きで全部で6つあります。最初からやってまいります。

まず1つは、国土の形成というお話がここでは進められていくわけですが、ただ、その前に、まず国土が荒廃しているのではないかと、つまり、マイナスからの出発ではないかというところが1つの論点です。これは実は私の発想ではなくて受け売りでして、以前、日本経済新聞社の吉野源太郎さんと一緒に会議に参加することがあって、吉野さんがおっしゃったことは私も全くそのとおりに思っていて、それにいろいろ思いをはせて考えていったわけです。実際、衰退した都市などでは、駅前のにぎわいがなくなったというだけではなくて、非常に荒れ果てたような状況になっていて、そこを改めて開発しようと思ったら、一旦それを崩して更地にしてから始めないといけないということですね。あるいは住宅地域でもゴースタウン化してきているという問題。これも非常に荒れ果てたような状態になっているものを一度つぶさなければならぬということになっている。

同じく地方ですと、よくある話は、リゾート開発の残留物、更地になって戻さずに、「強者どもが夢の後」のような、要するにすごくけばけばしい像がドーンとまだ残っていたりするわけですね。まずそういう原状の復帰ということが最初に要る。また、これも地方でよく見ますけれども、パチンコ店などがつぶれた跡の非常にけばけばしい建物がすごく荒れ果てた状況で放ったらかしになっているような、そういう国土の状態ですね。ですから、まず形成ということを考える前に、そもそも原状復帰というマイナスから出発するということです。やはりそこを考えていかななくてはいけない。まず形成を行う前に、そういうところを直していくということだけでもかなり美しい国土ができ上がるという気がいたします。そういうところをどう考えるのかというところが1点です。

それから2点目ですが、これもやはり1に関連することなので連続して書かせてもらいました。景観を重視する社会の実現ということ。これも皆さん、ご承知でしょうから改めて申し上げることもありませんけれども、都市郊外などに原色の看板がズラズラと並んで本当にすごい光景ですね。そういうものであったり、道路沿いの幟であったり、家並みの統一がとれていなかったりという光景です。それから、遅れている電線を地中に埋設する問題もそうです。これはたまたま私が見たことですが、城下町に行っ

たことがあります、お城が有名なところで、前に大手前通りというか、非常に大きな道がドーンと通っていて、お城がすごくきれいに見えるところなのですが、そのお城のすぐそばにレンガ造りの洋風の喫茶店が建っているわけです。名前まで言うのは差し障りがあるのですけれども、ヨーロッパ風の名がついている洋館風の建物が城下町のお城のそばにある。それだけでもすごいなと思ったのですけれども、なおかつ、そのお店の玄関のところに「ぜんざいあります」という幟が立っている。個人の自由ですから批判することは筋違いなのですが、名城を見に来た人の中には、そういう風景を見て興ざめになる方がいらっしやると思うのです。そういうような状況で本当にいいのだろうかということ。あるいは、街路そのものも貧弱な状況になっていますから、やはり見た目が非常によくない。外国からお客さんが来たときに、余り胸を張って紹介できる風景ではない。

その反面、私は専門ではありませんけれども、都市計画でよく言われるのは、ヨーロッパにおける色彩の統一ですね。屋根の色などを合わなければいけない。その意味では個人の自由を制約することではありますけれども、そういうある一定の規制をかけていくということをしないと美しい街並みというのはつくっていけないのではないかとすることはやはり考えなければいけないだろうと思います。

それと同様に、今度は統一という意味で悪いほうの話ですけれども、いわゆる金太郎飴的な新幹線の駅舎や、それから高速道路のサービスエリア等のデザインがあります。こう見てみると、日本というのは本当にどの地域に行っても地方色というのは出ないのだろうか。そんなことはないはずで、昔は非常に多様な文化なり、あるいは地方色があったはずですが、それらが全部一緒になってしまう。あるいは、一緒じゃないと気が済まないということもあるのかもしれませんが、地方独自のオリジナルが出てきません。それと同様に言えますことは、金太郎飴的な町おこし、村おこしプロジェクトで、どこに行っても同じことしかやらない。どこかで成功すると、それと同じことをやってみて、そしてまたうまくいかないということがよくあります。どこでもやるのが同じで、ほかがうまくいったから真似をする、といったようなことではなかなか地域独自の色は出てこないでしょう。その1つの理由は地域の専門家の養成の不足かなという気はするのですけれども、そういうところが大事ではないでしょうか。

町おこし、村おこしのためにいろいろなことをやる。そういう努力自体は本当に大変なことで敬意を表します。それは確かにそうなんですけれども、ただ、本当に何もしないほ

うがむしろいいのではないかというようなこともあると思います。最近のはやりですと、昭和レトロというコンセプトで、例えば大分県の豊後高田市などで町おこしをやっていますけれども、とりわけあんなことをしなくても、もしも昭和30年代のままの街並みで何もしなかったら、今は一大観光地のはずですよね。それが、何か手を加えて中途半端に今風になってしまって、またお金をかけてもとに戻そうとする。だから、ひょっとして、今ある場所で、平成17年の街並みで一切これを変えないで、あと30年たったならそこはきっとすごい人気観光地になるはずですよ。何かそういう考え方がないのかなと。時代に迎合して街並みを作っていくと、なかなか地方の色は出てこないし、十把一からげ的な見られ方をしてしまうことは残念ですから、何かそういうところでの工夫というものを考えていくことが必要ではないか。それが2番目です。

それから3番目です。これは以前、準備会の際にありました資料5の5ページに書いてあった文章を引用させてもらったもので、「過度にトラックに依存した国内物流体系」とあったのですが、私はどうもトラックに「依存」ではなくて「要求」しているのではないかという気がするのです。やはりトラックというのは便利で、あれもできる、これもできる、そして消費者のニーズがますます複雑多様化してくると、あれもやれ、これもやれと、最近はたとえば2時間刻みで配達を要求するようになってきた。トラックのほうも競争が激しいですから要求に応えようとしています。現代ではトラックを絶対に使用しないような物流体系はめったにない。特に戸口までとか、自分たちの家の玄関先とか、お店の先まで貨物を運ぶときはトラックを使わないわけにはいかない。さすがに家の玄関に船は横づけできませんし、別に鉄道の引き込み線があるわけでもありませんから、トラックを利用しないで済ませるのは無理である。ですから、皮肉な言い方をすると、モーダルシフトを本当にしようと思うなら道路をもっと不便にしなければいけないわけです。でも、道路はやはり欲しいし、便利な生活もしたい。となると、トラックにどうしても「依存」というよりもむしろ「要求」をしていくことになってしまう。トラックを抑えようという考え方、発想が必要なことはわかります。それはそれでいいことだと思うのですけれども、それと同じぐらい、トラックとどう付き合うかという発想をしていくべきではないかというふうに考えております。それが3番目です。

それから4番目に、「交通体系に依存した国土形成の問題」というふうに書きました。私は「交通整備の国土形成機関車論」というように名前を付けてみたのですが、これまで

の発想として、やはり交通体系が整備されるならば地域が発展するという、これは本当かどうかかわからないですけども、そういう発想の方々が結構多い。以前JRの方にお話を伺うことがあったのですけれども、地元の人が地元地域を発展させたいために、おたくの特急列車をどうかわが町の駅に停めてください、と陳情されることがよくあるという話です。そのJRの方がおっしゃるには、そういう発想ではなくて、われわれが特急を停めなくなるような街をつくってくれと。そうすると、自然と特急列車を停めるようになります。それが、特急さえ停まれば、新幹線さえ停まれば街はよくなるという考え方で本当に街というのは発展していくのだろうかというところを逆に考えてみる必要があるのではないかとことです。そういう意味で、本当に交通体系さえ整備されれば地域の発展は進むかということには疑問があるので、このあたりも議論してみると面白いのではないかとというふうに思います。

それから、5番目として、これも同じく前回の資料5の7ページにあったのですけれども、やはり環境等を考えて、自転車とか歩行者等にやさしい都市空間という提案みたいなものがあったと思います。確かに、それは大事だと思います。ただ、今の道がやさしくないんですよね。たしか私の記憶では、路側帯というのは歩道がつかれないから、しょうがなしにああいう線を引いて歩道のような形にしている。私はそういう認識なのですけれども、それに日本の人は慣れてしまった。本当はあれは便宜上のものであろうに、それが普通のものとなってしまった。その一方で、今、際どい話ですけども、道路特定財源云々の話があって、もう道路なんてたくさんあって要らないという話がよくあります。確かに地方などでの利用頻度の低い立派な高速道路まがいの道路だとそうかもしれませんが、都市の道路というのは相当貧弱ですよね。そういうような状況に慣れてしまっていて、そして抜け道が何かで狭い道に大きなどんどん車が通って、小学生の通学が危ないとかいう話をよく聞きます。そういう道路を放ったらかしにしておいて道路は要らないとは言えないだろうという気が私はするのです。そういうところがまず1つあります。あと1つ、ちょっと疑問に思ったのは、自転車や歩行者にやさしいといっても、まず日本というのは自転車や歩行者がやさしくないんです。どういうことかということ、マナーがひど過ぎることです。たまたま1週間ぐらい前、私が大学の前の通りを、もちろん路側帯の内側を歩いていたところ、後ろから来た子どもを荷台に乗せた人が、追い越しざまに「邪魔！」と一言言われたのです。私は、別にその暴言に腹が立った腹いせにこれを言っているという

ことではなくて、ふだん、皆さんもそういう不愉快な思いをされることがよくあると思うのです。ヨーロッパの場合の自転車というのは、その意味では非常にルールを守るのです。これについては調査された方があるかもしれませんが、私はいつも思うのですけれども、日本の自転車というのは限りなく歩行者に近く、ヨーロッパの自転車は限りなく自動車に近いのです。ですから、日本と違って歩道上の走行などもしないし、無灯火ということもあり得ないし、右側通行、あるいは左側通行をきちんと守るという順法精神があります。そうしたルールやマナーを放ったらかしにしておいて、自転車にやさしい街づくりをしたらどうなってしまうのだろうと、私、それは非常に危惧を感じています。ですから、もしも環境のために本当に自転車にいい道路をつくる、あるいはそういう環境づくりをするならば、それと同時に、自転車を使用することに関する何らかの教育とか対策、違法駐輪もそうですけれども、そういうところを考えていかなければいけないのではないかということとを5番目に挙げておきました。

最後に全体にわたる話ですけれども、これは私がいつもこういう機会があるたびにお話し申し上げていることです。経済学者だからこういうことを言うのかもしれませんが、やはり今後の政策を考えていくに当たっては、何を求めるかわりに何をあきらめなくてはいけないのか、ということを考えなければいけない。あれも欲しい、これも欲しいという時代はもう終わってしまったということですよ。右肩上がりの経済成長でどんどんGDPも増えて、そして税収が上がってきた時代では、あの道が悪い、あの橋をよくしろとか、あそこに鉄道を通せ、空港を整備しろといったときに、はい、はいと言ってうまくやっていくだけの財源が曲がりなりにもあった。でも、今やそういう状態でなくなってしまったということを理解するべきだと思います。昔のように国民のあれも欲しい、これも欲しいという要求を全部聞いていくわけにはいかないのですから、やはり欲しいものに優先順位をつけるという必要があります。もちろん現在では、公共事業の評価について費用対効果分析等でこのことをやっていますけれども、なかなかそれをすべての国民がわかっているわけではない。ですから、もう少しそういう意味で国民の方々が国土を考えていく上で、要求ばかりするのではなくて、何が本当に欲しいのか、というところをはっきりさせてもらいたいといいますが、PI等、そういう方策もつくられてきていますけれども、そのあたりをもう少し認識を深めてほしいという気がします。結局、もう右肩上がりの時代ではないわけですから、限られた資源しか提供されない21世紀に資源の奪い合いが起こ

っているのだという認識を持つことが必要ではないかと思います。これは1から5まで全体を通して言えることだと思うのですけれども、そういう発想も今後は重視していきたいというふうに考えております。

以上、終わりました。

委員 OHPを使いますので前でやらさせていただきます。

私は主に2点、問題提起したいと思います。1つは、東アジアとの関係が重要だというのはそのとおりだと思うのですが、ただ、東アジアを相対視し過ぎているのではないかというふうに思います。だから、そうではなくて、わが国を東アジアの域内に位置づけることが重要ではないか。そうすると、違った視点が出てくるのではないかと思います。

その1つは、交通インフラを共同で利用するという視点が重要ではないかと思うのです。われわれは、どうしても国内にハブが要る。あるいは地方でも、例えば九州でもハブ空港が要るというような議論をしているわけですけれども、そうではなくて、もっと広く、東アジア大でどこがハブなのかを考慮し、そのハブをわれわれも共同で利用するという、そういう視点が必要ではないかと思います。そういうふうに考えると、東北アジアでいえば、ハブ空港はやはり仁川空港であろうし、ハブ港湾は釜山港であろうと思うのです。だから、仁川空港、あるいは釜山港と日本の空港・港湾が役割分担をすればいいわけですから、役割分担という発想で交通インフラ整備をするべきではないかと思います。

レジュメに、シンガポールの生き残り策と書きましたのは、シンガポールは東南アジアのハブとして生き延びてきたからです。昔は東南アジアの都市に海外から直接アクセスするのは非常に難しかったから、まずシンガポールへ行って、シンガポールから例えばタイのバンコクに行くわけで、シンガポールはハブであった。ところが、タイのバンコクへのアクセスがよくなり、ほかの地域から直接ダイレクトに行けるようになると、シンガポールの地位は当然低下してしまいます。それで、シンガポールの生き残り策は、東南アジア各国の第2・第3の都市と航路を設けるということです。例えば、われわれがダイレクトにタイのチェンマイに行けないとすると、まずバンコクに行って、それからチェンマイに行くことになるのですが、シンガポールが第2・第3の都市と航路を設けていれば、シンガポールに飛んで、シンガポールからチェンマイに行くという選択肢も可能なわけです。しかも、シンガポールからチェンマイに行ったほうが快適であれば、われわれはバンコクからチェンマイに行くのではなくて、シンガポールからチェンマイに行くわけですから、

シンガポールはハブとして生き残れるわけです。つまり、シンガポールは東南アジアの第2・第3の都市と航路を開くことで、結果としてハブとしての地位を保ったわけです。

我々も、そういう発想が必要ではないか。だから、日本の拠点空港も、中国や韓国の地方都市と結ぶということを考えたほうがいいのではないかと思います。これが第1点です。

それから第2点は、私、この夏、1カ月半ほど中国の東北に住んでいまして、国境地域を視察したわけですが、かなり国境地域が動いているという実感を持ったものですから、その話をしたいと思います。具体的には、東北アジアの交通インフラの整備状況についての話です。

1つは、シベリア鉄道です。シベリア鉄道は資料の地図の です。実は日本は70年代、80年代はシベリア鉄道を使ってきたわけですが、80年代の終わりぐらいからほとんど使わなくなってきました。日本は余り使いませんが、最近では中国・韓国がかなりシベリア鉄道を使っています。それは後で資料の統計数字をご覧くださいとわかります。ポスチョイ港の取り扱い国際コンテナ貨物は急速に増えていますが、中国・韓国が使っているわけです。日本が使わなくなったのは、盗難に会うとか、貨物が安全に届かないとかという問題があったからですが、今のプーチン政権はシベリア鉄道が活性化しないとロシア経済の活性化もないということで、彼自身はシベリア鉄道にもものすごく情熱を注いでいまして、シベリア鉄道は2002年の11月末に全線電化を果たしました。それで、輸送に要する日数もかなり短縮されるようになりました。それは資料の表2をご覧くださいとわかります。

しかしながら、日本の荷主企業は、自分の貨物が今どこを走っているのか気になるようです。船だと追跡調査ができるのですが、列車だとできない。その問題がありますけれども、最近ではICタグが開発されて、商品にそれをつければ追跡できるようになります。ICタグが実用化されるようになると、列車でも貨物の追跡が可能になります。また、ロシアは、JR東日本、あるいはドイツ鉄道等々に協力を求めて鉄道の高速化にも取り組んでいます。

それともう1つは、シベリア鉄道とも関連があるのですけれども、朝鮮半島の鉄道が連結されようとしています。今年中に連結の予定です。問題は、南北間で東海線と京義線という2つの線路をつなごうとしているのですけれども、東海線のほうは北朝鮮側は短くて問題はないのですが、韓国側がかなりの距離鉄道が欠落しているのです。その分の鉄道をつけないとどうしようもありません。地図に京元線とありますけれども、京元線は山の中を

走りますからトンネルが非常に多いのですが、そのトンネルが小さいものですから、コンテナ貨物は通過が難しいといわれています。それで、京義線に期待が集まっています。北朝鮮自身も京義線はぜひつなぎたいと思っています。しかし、つないただけではだめなのです。

北朝鮮の鉄道は、昔、日本がつくったものですが、それを設備更新することなく、だましだまし使っているわけです。だから、速度も出ません。つないただけではだめで、要するに全面的に改修しないとコンテナ貨物は運べません。

問題は、どうやって改修資金を出すかという話ですけれども、1つは北朝鮮自身が出す。もしも京義線がつながって、コンテナ貨物が通過するようになれば、北朝鮮には年間1億5,000万ドルの通過料金が入るといわれていますので、その通過料金を担保に世銀、あるいはアジア開発銀行から借りるという手があります。しかし、アメリカが北朝鮮にテロ支援国家だというレッテルを張っている以上は借りられません。それで、北朝鮮としては、日本と国交正常化して、日本から経済協力という形で資金を得たいと考えた。しかし、これも拉致問題があっとうまくいっていないのはご承知の通りです。

それで、3番目ですけれども、これが一番現実的なのですが、中国と韓国が支援することです。韓国は北朝鮮の開城に工業団地をつくり、稼働させていますから、韓国は開城までは鉄道を修復せざるを得ない。それをもう少し延ばして平壤まで韓国が協力して鉄道を修復する。そして、平壤から新義州の間は中国がやる。なぜ中国かといいますと、中国はこれが開通することによる利益が大きいからです。しかも、最近、韓国の企業が中国にかなり進出をしまして、中国 - 韓国間の物流がものすごく増えています。ですから、中国も韓国も京義線がつながれば新しい動脈ができるわけですから、ぜひやりたいと思っていますし、しかも、今現に北京から平壤まで国際列車が走っていますので、平壤から新義州まではそんなに金をかけなくても改修が可能です。だから、あとは韓国の協力です。どのくらい協力できるかという問題はありますけれども、恐らくこれは近い将来できるでしょう。京義線がつながり、改修されると、それは中国内を北上してシベリア鉄道につながりますので、釜山を起点とするユーラシア・ランドブリッジが出現することになります。それがまず1つ。

それから、中国が「東北振興」に取り組んでいることはご存じだと思いますが、このプロジェクトの1つの目玉は国境沿いの東北東部鉄道の建設です。ルートは黒竜江省の牡丹

江からずっと国境地域を丹東まで南下します。地図の実線の部分は既にできていて、点線の部分をこれから建設しようというわけですが、この計画も、実は戦前からありまして、当時3分の2ぐらいまで路盤ができていたようです。したがって、余り金と時間をかけなくても建設が可能です。そうすると、黒竜江省や吉林省の国境地域と内陸部の貨物を黄海側に出せるようになります。これまで吉林省は日本海に出口を求めて、図們江開港を一生懸命やってきたのですけれども、鉄道が出来れば、黄海側に出られることとなります。

それと並行して、地図のこの線はハルピン - 大連線ですが、既に非常に混雑しています。それで、「東北振興」のプロジェクトでは、同時にハルピンと大連の間に新たに鉄道を、旅客専門の鉄道を建設することになっています。貨物は在来線に任せて、新たな鉄道は人を運ぶ、しかも、高速で運ぶ計画です。

それから、ごく最近のことですが、中国が投資をして北朝鮮の港湾や道路を整備しようという動きが出ています。北朝鮮は、羅津港、これは戦前に日本がつくった港で天然の良港だといわれていますが、その羅津港と清津港、この2つの港を、中国が50年間借りる契約を結びました。中国の資本でこれを改修し、中国が管理をするわけです。実は、羅津・清津を通して北上するこの鉄道は、ロシアのハサンとつながっています。しかも、ロシアのハサンと羅津・清津までは、北朝鮮の標準軌とロシアの広軌が並行して走っています。羅津港・清津港を以前ロシアが使っていたので、標準軌と広軌の混合線になっているのです。

これはちょっと暗いですが、北朝鮮とロシアの国境の写真です。手前が北朝鮮で向こうがロシアです。それで、今の鉄道ですが、写真にあるように線路が4本あって、混合線で広いものと狭いものと両方走っていますから、ロシアからの貨物、北朝鮮の貨物が積み替え無しで行き来できるわけです。だから、羅津港と清津港を中国が50年間借りて、しかも改修をして整備をすると、羅津港も清津港も中国の鉄道とつながっていますから、中国からの貨物も直接これらの港で処理できるわけですし、ロシアの貨物も同様に処理できるようになります。そうすると、羅津港も清津港も日本海側の港湾ですから、日本海側の物流が活発になってくるわけです。以上に紹介いたしましたことも十分に考慮すべきではないかと思えます。

以上です。

委員長 ありがとうございます。5人の方を一通りやってから議論しようと思います。続きまして、お願いいたします。

委員 タイトルだけすごく大きいのですが、中身が伴っていません。二層の委員会の報告のような話がちょっとだけ入ります。

国土審議会の基本政策部会のときに二層の話があって、その内容について国土交通省の中で勉強していたものがあります。それで、3 - 2、3 - 3は二層の広域圏の定義みたいなものです。日本国土を2つに分けて考えたらどうかということで、1つは生活圈域、もう1つが地域ブロックというものです。地域ブロックのほうは、例えば北海道とか東北という大きさで、それに関しては自立を目指しましょうと。その地域ブロックの中に生活圈域というものを幾つか設定して、今まではモノトーンであったというお話も幾つかありましたけれども、多様性を持たせましょうと。そういう二層の構造を考えたらどうかということで、勉強だけはしてありました。その報告書も含めて、必要だったら多分渡せます。

その次のページの3 - 4ぐらいから私のかなり暴論です。問題提起ということで、この作り方は実はドイツの空間整備制度の真似をしてつくっているのですが、横軸・縦軸という言葉を使っていいのか、国土形成計画を総合計画とすると、社会資本重点計画は部門計画だろうと。国土形成計画の中に広域地方計画と全国計画の2種類があるということで、その2種類も広域地方計画をあえて上に書いてあるのですが、「地方」と書いてあるのは間違いで「地域ブロック」ですが、先ほど二層のお話で申し上げた地域ブロックの自立であるとか、 の多様な生活圈をつくるというのは、実は全国計画で行う議論ではなくて、地方計画で行うべきことであろうと。全国計画は国土のあるべき姿であり、国土の共通課題、あるいは地域ブロックを越えた社会資本の計画に関しては全国計画で扱うべきだろうと。多分このところは、皆さん、そのとおりだと思ってしまうのでありますが、まだ広域地方計画の部分が立ち上がるかどうかも含めて、圏域の分けも含めて、初めての試みでありますから、下のほうの青い破線で書いてありますけれども、本来、各地域ブロックが行うべき 、 についても国土形成計画の中である程度書かなくてはいけないのではないかとというのが私の意見であります。

部門計画との関係から言うと、当然ぐっさりとささってくるわけではありますが、これはもうすでにでき上がっていて、なおかつ成果指標というものが導入されております。その成果指標は、大きく4つの暮らし、安全、環境、活力というものでまとめられてくるわけ

ですが、それを受ける国土形成計画でなければ連動しないだろうという気も、ささいなことではありますが、しております。多分、全国計画が古い開発計画のイメージであるならば、国の一元管理のもとに各部門と調整しながらやればよいという話でしょうが、今回からの目玉は、あくまでも知事であるとか整備局が中心になって、広域地方計画を社会資本重点計画と連動させながらやるところが妙味だと私は思うのであります。ちょっと言い過ぎかもしれませんが、そういうふうに私は捉えています。

戻って3 - 5ですが、ドイツは何を考えているかということですが、65年から空間整備制度があって、97年に32年ぶりに大改定をいたしました。それまでは同等の生活圏域ということで、その地域にオギャーと産まれたら、それを不幸と思わせないという有名な、そういう憲法にも書かれているような大前提があって、大都市などはつくらないですね。ベルリンで400万だったでしょうか、30万の都市にはベットは何ぼ、何々は何ぼときめ細かくつくる。ああいう中心地概念に基づいた計画をする国であります。その国が、EU統合であるとか、われわれの国よりも前に連邦制をとっているのですが、もっと地方分権をせいという声も強くなっていて、97年に32年ぶりの改定をした。その基本チャートが3 - 5の図であります。

それで、持続的発展という、これもわれわれがよく使う言葉だと思うのですが、目標があって、分野があって、手段がある。その中の分野という中の4つのうちの1つが交通情報であります。それらの分野に関してどういうふうに考えているかというのは下の表にあるのですが、都市規模の大・中・小。この大・中・小の分けもいろいろなのがしゃべれるのですが、とりあえず97年から50万以上の都市を大都市というようになりました。それまでは30万以上。それで、のところを重点化していこうということで、今までは大・中・小にかかわらず、すべてに均等にがついていたのだそうであります。それを、EUのことを含めて、例えばバイエルン州の首都ミュンヘンは世界都市になるというようなことで、交通情報、企業経済を重点化していくとか、それから小都市、日本同様に集落崩壊がどんどん進んでいますので、それらの地域に関しては集落構造、あるいは都市的なサービスを重点化しようということでもあります。

これと同じことが日本でできるかということ、絶対できません。なぜならば、中都市が成長というか、しっかりでき上がっていないからであります。それが生活圏の部分であって、では日本の中で人口が減少していくこれからのことを考えて、生活圏という30万ぐらい

の圏域を重点化していけるかというのが、交通基盤も含めて重要なことかということ、実はそうでもないのです。やりにくいですね。そのあたりを3 - 6で書きました。

これも勝手に私がつくりました。地域ブロック、生活圈域、それに含まれない地域、これは自然共生地域と二層のところではしゃべっていましたが、地域ブロックに関しては私は2つあると思うのです。

1つは、古い言い方ですけども、技術革新型。要するに、付加価値を高めるという技術革新型の産業で、各ブロックが東アジアに乗り出していけるかどうか。今までは通路とありますが、港を整備したりやっていたのですが、そうではなくて販路拡大。土木屋がそんなことができるか、国土交通省がそんなことができるかという話もあるのですが、あくまでも販路拡大を支えるためのインフラでなくてははいけないだろう。

次が、複数都市、あるいは生活圈域の連携によるグローバル化ということで、私自身、これを意識的に書いた理由は国際観光インフラです。もっと正確に言うと、国際観光道路がない。昔、観光道路、産業道路ということで、それ何という話がずいぶんあったようでもありますけれども、私自身は港に直結する、あるいは港からすてきな観光地へ行くための国際観光道路がない。

次、生活圈域について話をします。これも3つ書きました。

1つ目が、ここは先ほど言ったことですが、生活圈域を国土交通省の中で議論できるだろうか。道州制の話とか、いろいろな話があるのでありますけれども、われわれが二層のところでは議論したのは、30万ぐらいの集まりがあったら、そのところを特区とか規制緩和をして、自分たちの工夫で多様な発展ができるような仕組みができないだろうかということをいろいろな形で議論していたのであります。こういう30万都市圏なり、50万でもいいのですが、そういう固まりのところに規制緩和とか特区をして人々の生活の質を高めるとか、あるいは、後で申し上げますけれども、新しい形の市場をつくっていくようなことが、インフラが先行してできるのであろうかというのが私自身ははなはだ疑問なのです。ただ、生活圈域というのがドイツに比べるとめっちゃくちゃ弱くて、そのところを強化していくこともすごく大事だということは後でお見せいたします。

価値観の変化に基づく市場と産業と書きましたけれども、先ほどの技術革新は古い言い方だと思っております。より高度な技術を付加価値をどんどん高めていく。そういう技術で東アジアに打ち勝っていく。そういう地域ブロックの政策構造がなくてははいけないの

であります、もう1つ忘れてはいけないのが、例えば高齢化社会とか、ゆとり社会を支えるという価値観の変化に伴って市場がもう一回再興するわけで、そのところの議論と技術革新型と混同してはいけない。ここのところに関するインフラというのは極めて多様なはずであります。この高齢化社会、ゆとり社会の市場をつくっていく多様性。雪が降るところと雪が降らないところでは全然違うはずであります。そういうことを考えたインフラというものをつくれないうらうか。

それから、安定的な人口集積を誘導する社会資本ということで、これは今までの資料にもたくさんありましたけれども、防災であるとか、都市施設の配置などを含めて、交通基盤というのはいかにあるべきかということのを頭の中に入れていうことなんです。

最後は自然共生地域の話ですが、これが私もよくわからないんです。自分のフィールドも幾つか持っているのですが、どんどん人口は減っていきます。ただ、昔のように、私のフィールドは北海道ですが、札幌とか旭川とか大都市に出てこないんです。ターミナルケアのように終の住処を見つけて、小金を持っている人間たちが自分の生まれたところにまとまって住んで、あと20年たったら消えていくという動きをしているように私は思っております。そういう集落崩壊のところ、全部なくなってしまったら国土管理上も問題であるわけですし、ヨーロッパとか、スウェーデンでは、教会を中心にして小さなコミュニティをしっかりとつくっている。そういうものをどういう形で維持していくのかということがこの話題であらうということあります。

次にいきます。これからお見せするのは幾つかの断面ですが、これもよく見る図ですね。これは東アジアの中でのコンテナ流動ですが、もう決してメジャーではない。中国中心にコンテナ流動がされている。これを考えたときに、笑われてしまうような話ですが、土木屋ですからこんなことを書いているのです。中国東北部と北海道・東北ではないかと。こういう軸線が書けるか。それをずっとやっていると日本海側と太平洋を結んでいく軸線が日本のところに幾つかできてくるはずなのですが、こんなことをやっていたらマーケティングは大失敗ですよ。企業でこんな行動をしているわけがないですね。ですから、間違いなく今一番のエンジンである中国のところにドボツと入るはず。北海道といえども、上海、台湾、そのあたりを中心にして物の移動は進んでいます。もちろん韓国も含めて。この流れの中で、多くの人はこの後すぐにヨーロッパ、北太平洋、北米とかという話で振ってしまうのですが、それでハブ議論をするのですが、これをこちら側に上げていくよう

な話があるのかなのか。そのあたりの時間管理も含めて、軸線をどういうふうに捉えていくのか。これは計画部会でやることのような気もしますが、思っています。

それから、話は変わって、もう1つ、これは北見の例ですが、北見はここにありますが。いろいろな施設がありまして、このグリーン色のところは1キロメートルメッシュで全部切ってあります。このグリーン色のところにいる人々は、車でも何でもいいのですが、60分移動すると20万人の人に会えるということです。赤い線のところは、60分で10万人の人に会えます。果してどこを生活圏と呼べばいいのか。ですから、生活圏の組み方も、道路も含めて、いろいろなアクセス手段といいますが、交通網によってバラバラになるわけです。北海道の場合、こういう散在型ですからいいのですが、本州では連たんしています。その生活圏域の中で連たんしたところをうまく連携させることによって、どういう力を持った世界都市になれるのかとか、そのあたりのロジックがよくわからない。そういうものが打ち出せないないだろうかという気がします。

これは、先ほどコンパクトシティの話がありましたけれども、北見市の中だけでも例えばこんな議論をするのです。自分のまちの都心部の空洞化を含めて、コンパクトシティにしましょうと。片や、広域生活圏をどうやってつくりましょうかと。このあたりの昔の都市局の考えていることと、国土計画を考えるとときの空間的な捉え方の整合性をうまくやらなければいけないのではないかという気がします。

もうすぐ終わりますけれども、これは経営耕地面積の変動ということで、これも大変なお金をかけてやった分析のようであります。1970年から2000年まで、1キロメートルメッシュで農業センサスを全部入れていったんですね。経営耕地面積は全国で半減している。グリーン色のものはそんなに減少率が大きい部分で、むしろ増加している部分ですが、北海道・東北のほうでは増加しているというような傾向も見られたりしていて、これは自然共生地域をどう捉えるかというときに使うべきだと私は思うのであります。これは農業の先生方と議論しての結論ですが、農地問題と集落問題があって、今、日本の中ではこことここだけがあります、両方うまくやっているところはありませんと。集落が崩壊しているけれども、農地は保たれている。これは北海道ですけれども、本州型であるとか、そういう地域を分類しながら、それぞれの処方箋を得て、なおかつ国土管理上、交通インフラはどういうふうにそれを支えていくべきなのかということが必要ではないかということです。

これで最後です。「社会資本が概成した段階の地域シナリオ」、私はよく使うのでありますが、国民や知事が果して今までの国土計画を読んでいただろうか。読んでいなかったのではないか。この図で読む気にはならないのでありますが、少なくとも社会資本は、交通資本と言ってもいいのですが、もう1つ概成したと言われている。その上で取り行われるのはお金ですね。バンキングであり、ベンチャーキャピタル、人であり、技術である。これをまず組み合わせながら、これをより高度化していく。使える資本にしていこうではないかと、その部分が大事だと思うのであります。そのときの成果指標が問題でありまして、こちら側サイドでとった生活指標は要らない。こちら側の生活指標が欲しいというのが国土形成計画のほうではないか。そのときに私が思うのは、1年ピッチの生活をしようともちろんいいのですが、10年とか15年の生活指標などがつくれるのだろうか。こちらの変化というのはすごい勢いで進んでいますから。こちらのほうをターゲットにした生活指標をつくって、それに合わせて社会資本のリノベーションをしていくというのが理想だけれども、それは果してできるのかというのが私の疑問であります。いずれにしろ、ここに書いておきましたけれども、システムはある。そのシステムをどのピッチで工程管理、あるいは情報管理していけば、その成果がきちんと国民にもわかって、使える社会資本になっていっているということが理解できるのかというのがまだ解けていませんけれども、1つ概念として私の結論であります。

以上です。

委員長 ありがとうございます。

委員 お手元にパワーポイントの縮小版の資料がございます。宿題をいただきまして、欠けていた視点と新たな視点を出せという厳しい課題だったものですから、その宿題の答えになかなかないのですけれども、2点だけ持ってまいりました。

1点目は、いわゆる計画のあり方に関する視点であります。右のほうの図面を見ていただきますと、国民の関心の三角形（後ほど説明）というのは嘘ですが、この三角形は計画内容の重要性認知、これは実質的関心ごとですね。それだけではなくて、実は計画手続きの不透明さと書きましたけれども、手続き的な関心、それから左側の行政への信頼低下のようないわゆる心理的関心。こういう三角形によって大体関心ごとというのは形成されるわけですけれども、計画問題を考えるときにも、やはりこちら辺は大きく影響している。それに対して行政として取り組んでいることは、評価システム、計画システム、今日の議

論でありますけれども、評価システムにつきましては、かなりがんばって書きました。信頼回復、手続き改善に効果はある。それだけで重要性認知は上がるかということ、これはなかなか難しいところであります、一方、右側の計画システムから下りてくるほう、計画体系を再構築して、ここを強化し、重要性認知を直接上げることが今、大変重要ではないかということでもあります。

左下を見ていただきますと、今日のドイツの例が縦横で出てきましたけれども、ドイツに限らず、いろいろな国が苦労して計画の体系づくりをしているわけでありまして、ここで幾つか例を挙げますけれども、例えば英国でも最近また改定をして、RSS（リージョナル・スペーシャル・ストラテジー）、地域空間戦略というのでしょうか、かなり広域の単位で空間という概念を重視して戦略をつくっていく。その中に交通というのは大変重要だということで、交通もRTS（リージョナル・トランスポート・ストラテジー）を策定しているところでありますけれども、これは長期計画であります。長期計画を空間的に考えるということは、ほとんどインフラが終わっているような国でも引き続きやっているということでもあります。われわれのほうは比較的都市単位ということが今、非常に強く着目されていますので、地域交通計画（LTP）は5カ年計画で、しかもプロジェクト等は一切見せない、パフォーマンスを見せて、その成果の達成を毎年国のほうからチェックしていくようなシステムでありますけれども、決してそれだけが動いているわけではないということです。

フランスのほうについても、これはSCOT、PDU。PDUも大変有名になっていますので、都市の単位ではLRTしかつからないのではないかなという話もあるぐらい、そういう計画づくりが行われているように見えますけれども、決してそういうことだけではなくて、その上位計画のSCOTはより広範に将来の地域のあり方を考えていて、そこは交通のネットワークも当然議論の対象になっていますし、それから、その上位計画に対応するような国土整備指針もあります。これと前後して、若干前につくられたボアネ法に基づいたいろいろな整備指針等もありますけれども、彼らは彼らの中でいろいろ矛盾を克服しながら全体体系を貫こうという努力をいつもしているようでもあります。

米国につきましても、これは地域単位から書いていますけれども、この上には州の単位の長期計画があり、それと整合する形で都市圏の中の長期計画があるという、こういう体系を持っているわけでもあります。そして、その20年ぐらいの長期計画の下に短期計画が

あるという構造を全部とっているわけでありませう。

国土形成計画法につきましては、右側にありますように、大変すばらしい新しい法律であります、ここだけ書いてあると若干あれですけども、全総の存在意義自体が問われる社会的な環境であるかと書いてありますが、決して全総が無用だということではなくて、いろいろな議論がある中で私自身は大変重要な必要なものだという認識をしています。特に、社会資本整備重点計画法、これはいわば五計ですから短期計画というふうに私は見えていますけれども、その上位概念という位置づけが実際に非常にクリアにできるはずのものでありますし、あるいは地方広域圏の単位の計画づくりを行うということで、空間的に狭めていく体系づくりの一端をになっているということでもあります。

次のページへいってもらいまして、そういうことですけども、一方で国民からというか、いろいろな利用者も含めて見ますと、いかにも交通だけとっていろいろな計画がありまして、その中には制度化されているものや、されていないもの、いろいろあるわけです。法律に基づくものもそうですけれども、審議会を通したビジョンや計画、その他の計画、それなりに機能はしているわけですけども、やはり今のこの時期、一旦成熟に入っていく時期には、全体を貫く一貫性のある体系をわが国もぜひつくる時期ではないかと思えます。麻雀で言うと、三暗刻よりは一気通貫がやはり必要だということですけども、ぜひそういうことで全国計画からずっと連なっていく線を引けるような都市圏の計画までいけるような、そういう体系づくりが必要ではないかと思えます。

これはあくまでも私が1点目で申し上げたかったことでありまして、今回限りというか、これで終わりですけども、2点目のほうがこの議論の中身にふさわしい、比較的沿っているテーマでありまして、東アジア大交流時代の地域を支えるモビリティということで、特に人流の視点で後半はお話をさせていただきたいと思えます。

すでにお話が出てまいりましたけれども、特に左下を見ていただきますとおわかりいただけますが、大体、日本は中国沿海部の10前後ぐらいの省で、いわば韓国クラスの人口を持っている、それだけの数の省に囲まれているということですから、数え方によっては10以上の国に接しているような環境にあるわけです。ご存じのように、15年ぐらい経済成長が順調に進めば、ちょうど韓国が周りに10個あるような環境になるということでございます。その交流の前提となるのは、特に人流の場合は航空でございます、航空の現状という、これは言うまでもないわけでありませうけれども、早々に韓国のエアライン

の小型航空機が日本に飛んでくるのではないかと思います。それから中国のほうでは、小型ジェット機の生産が今始まっていますので、ここら辺がどんどん出てくるということが近々起こってくると思います。2008年か2009年ぐらいになると思います。中国のジェット機なので信頼性が低いかという、決してそうではなくて、大体中身はみんな欧米製でありますから、そこら辺は問題がなさそうだとということでもあります。

今ちょっとお話ししたいのは、私が最近ずいぶんお話ししているRJ（リージョナルジェット）という新しいタイプの飛行機でございます、決して私はこの飛行機を売り込もうとしているわけではないのですが、ただ、欧米で大変な勢いで進んでいる姿を横で見ていくにつけて、どうもこの地域にもかなりこれが活用されそうだなという気がしております。何が新しいかという、新たなビジネスモデルということで、特に高速で長距離が飛べて、しかも小容量だと。従来はそういうものはなかったので、マーケットの規模が小さくても長距離にポーンと飛ばしていけるということで、実は欧米の日帰りの航空サービスというものは大体こういったものによって成り立っているわけでありまして。年間6万人ぐらいの需要があれば1日3往復が可能ということでありました。

そういう状況があって、後でまたお話ししますけれども、結論から言って、結果的にはハブ空港なり、ハブ機能は日本に残らない。これは確かにそういう可能性も十分高いと思っておりますが、やはりこの地域全体としての競争・連携によって、対世界、EU、アメリカ等々との競争力を向上しようではないかということが方向として大変重要になると思っております。それを形成する上で、航空の場合、特に社会資本として何かというと、これも航行支援、空港等いろいろあるわけでありましてけれども、やはり実際に飛ばすのは民間の航空会社ということで、そこら辺についても、右下にありますように、従来、メガキャリアや、ローコストキャリアや、リージョナルキャリアやいろいろな種類があって、それぞれのマーケットの中ですみ分けをしているようなところもありましたけれども、これはかなりの勢いで崩れてきているわけでございます。特にローコストキャリアのマーケットの崩し方については、よく知られているわけでありましてけれども、リージョナルキャリアとローコストキャリア、これらの差も大変なくなってまいりまして、これは3枚目の左側の図等にありますが、ローコストキャリアがリージョナルジェット機を導入したり、あるいはリージョナルキャリアが中型機を導入したりして、いろいろなパターンによってマーケット展開をしているという実態がございます。ですから、決してリージョナルキャリアと

というのは運航コストが高い、ローコストキャリアは運航コストが安いという、そんな単純な括りでは意味がないというような状況になっているようであります。

その次の右側のほうは、インフラという面でいうと、特にアメリカあたりが大変なことになっていますので、多くのハブ空港と言われていたものは、大概このリージョナルジェットによって占領されているという状況ですから、ダラスなどで6割以上、シンシナティが7割以上とか、そのぐらいの発着回数は大体リージョナルジェットで行われているという状況ですので、空港側もインフラを変えなければいけないということで、ここにありますように、例えば右側の真ん中の図面を見ていただきますと、ボーディングブリッジからタラップが降りている。要するに、ボーディングブリッジはもう要らないというような使い方になったり、あるいは左上の写真は自前で特設のタラップのようなものをスロープをつくってリージョナルジェットを運航させるサテライトをつくっているような、ダラスフォートワースというのは非常に大きな空港でありますけれども、そんなものがいろいろ出てきているということであります。インフラがいろいろな意味で対応を迫られているということであります。

最後に、そんな状況がいろいろなところであるので、どうなってくるかということを中心に非常に簡単に推察してみたものがこれであります。特に羽田等の再拡張、あるいは首都圏の空港よりはまだまだ重要だ、必要であるという、これは社会的にもそういう認識が強いとは思いますが、それによってどうなるかということであります。特に羽田の再拡張以降、新規エアラインの参入、あるいは既存のエアラインの増便、これは両方とも起こるわけですが、多少の時間はかかるということで、容量のほうも段階的に上げるかもしれませんが、かなりの余裕が生まれます。余裕が生まれるとすれば、一時的には長距離の国際線を入れるという要請も出てくるとは思いますけれども、結局は国内線のほうにだんだん便は増えていくのではないかと思います。

そういう意味で、3つ目の丸ですけれども、小型機の導入可能性については、再拡張完了後、例えば5～6年しかもちません、またすぐに便数が増えていって容量が逼迫するというなら、これは小型化しないと思います。確かにそういうふうと言われる方もいます。しかしながら、10年程度もつのであれば、多分、今、飛行機1機を保有している長さが平均で12年ぐらいですから、10年ももつのであればそれを入れてみようではないかということに当然なってくると思いますし、あるいは航空の管制技術がまだ進歩しますので、

40万回以上というのも当然将来的には期待できますから、そういう意味では容量的には入る可能性はあるでしょう。

そうなってくると、小型機を導入してスロットを埋める戦略というのは取られるでしょう。その1つは、消極戦略と書いていますのは、他社にスロットを使われてシェアが奪われてしまうのだったら、多少赤字が出て、小型機だったら余り金がかからないから自分で入れてしまおうという戦略でありますし、一方で、既存路線のオフピークを小型化にするとか、あるいは小型機の就航する子会社をもう少しがんばらせて、新しい路線、マーケット開拓をする、こんな積極戦略も出てくると思います。そういうことをやっていって、でも、どこかでまた容量が逼迫するのではないかという議論に対しては、多分そういうことを見越しながら、順次、小型機材を手離すか、あるいは地方に持っているか、地方からの国際線に回す等々、こういうことが起こってくるのではないかと思います。

そういう状況を考えると、2020年前後ぐらいには地方から小型航空機による国際線、特に中国の地方都市まで行けるかどうかわかりませんが、大都市に向けて日本の地方都市から日帰りが可能ぐらいのことが起こるかもしれない。しかしながら、私の見るところ、現状ではそういう需要がありませんからほとんど無理なのですが、15年ぐらいであれば、今の調子で交流が非常に活発に地方との間もなれば、当然ながらその可能性があるということと、イメージ的には、空港の広範囲100キロで大体100万人住んでいるところであれば、そこから100トリップが1日に出てくると、それだけで日帰りができる。その100万人のところの100トリップというイメージは、日本の中での幹線の旅行の5%分ぐらいが外国にシフトするというイメージですから、ボリューム的にいうと、現在の需要で見ても、そんなに大きなものではないのです。ですから、そのぐらいがどこかのまちにみんなで行くとなれば、当然ながら、日帰りアジア圏という発想の検討についてもフィージビリティはあるのではないかとということでもあります。

少し長くなりましたけれども、以上、今日はポイントを2点だけに絞りましたけれども、発表させていただきました。どうもありがとうございます。

委員長 ありがとうございます。

委員 私は、経営者であり実務家でございますので、現場をあずかっている者としては、常に問題というのは解決されなければならないと思っております。問題点の指摘だけではなかなか解決にならないので、どうしても率直かつ辛口にいつも言うのですが、

お許しをいただきたいと思います。

今度の新しい国土基盤の計画ですけれども、私は、まず大きな転換期であると見るのか、あるいは今までの延長線である程度修正・補足と考えるのかで大きくシナリオが変わるのだろうと思います。しかし、時代的な背景で見ますと、今までのいわゆる全総、21世紀の国土のグランドデザインを書いたときと今とでは全く状況が違うという認識に立たねばならないと思います。それは、小泉内閣だからであると思います。あと1年のうちにいろいろなことを決めようと多分思っているということがあると思います。

私は、以前から経済財政諮問会議が出している「21世紀ビジョン」というのを無視しては今度の国土基盤の計画はなかなか考えられませんねというようなことをずっと申し上げております。今日もたまたま内閣府に行ったら、しっかり21世紀ビジョンのダイジェストとか、小泉改革があと1年で集中的に構造改革の総仕上げをすとか、小さくて効率的な政府の実現に向けて、またこれも集中的にやるとかというお話ばかりを聞いて参りました。そういうものが自分の中にどうも影響を受けているなどは思うのですけれども、あえてレジュメの中では「国土基盤整備の大制約条件」とつけました。これを制約条件と見るのかどうかですが。「21世紀ビジョン」の内容に大賛成するかどうかは別としまして、これはいい悪いは別としまして、経済財政諮問会議というのは今ものすごい力を持っていますね。今日も、これから政府系の金融機関をどうするかという大幅再編の話で財務省と経産省とのすごいやりとりがあったというふうに書いてあって、小泉さんが一喝をしたというのも新聞で読んだのですけれども、どうも経済財政諮問会議の方向というのは無視できない。

「21世紀ビジョン」というのを、国土形成ビジョンと同じベクトルを向いていると見るのか。皆様のよくおっしゃる書きぶりでいくのか。あるいは、心より共鳴はしないけれども、ある程度そういうようなものを少しは入れながら、外せないと見るのか。それとも、共鳴したふりをしながら、2030年の姿ですからもう少しゆっくりでもいいじゃないかという、この3つの立場の違いでシナリオを考えていかないと、その書きぶりというのがずいぶん変わるのではないかというふうに思います。だから、あえて「制約条件」とつけました。

では、21世紀ビジョン、2030年の姿、シナリオを取るとして、大きな転換期であるという認識を持つとして、このビジョンの中で本当に私はこの以下のところがすごく大

きい、この辺のところは本当に制約だなと思うのです。まず1番目の基礎的財政収支の黒字化、公債残高を引き下げるといふ、これをはっきり打ち出しているわけです。まずお財布のヒモを締めるとははっきり言っているわけですね。これをどの程度強く感じて計画を組んでいくか。

それから、市場主義。マーケットを最重要視する。要は市場主義でいくのだということ。その機能をより強化していく。これは、どんどん金融のルールを変え、国際的なルールに変え、規制緩和をしながら今、構造改革の中でかなり進んでおります。

それから、3番目の国際競争力の強化ということです。これはこの委員会でも議論が出ていますように、アジア、中国の台頭を踏まえて世界にどういうふうに打って出るか。やはり国際競争にも負けられないし、どんなふうにするか日本に経済・産業を育てていくかということに重要視していくということ。

それから、集中と選択ということもなっております。

それから、5番目が地方・地域の自立で、三位一体や道州制、これも急に現実味を帯びています。特に、今までの全総と今回の全総とのすごく大きな違いは、地域・地方の自立、三位一体で、もう交付金や補助金や自主財源や、そういったものを三位一体改革の中で地方のことは地方の決定に委ねていくという、そういうことを本当に進めてゆこうとしています。いわゆる地方の自由裁量の中で選べるというか、地方に任せるというか、ある意味では自分たちの力で地方は生きていかなさいということ。お財布のほうから、これもお財布を締めるといふところからやっていくのだという枠組みをつくるわけですから、これは今までの全総のあり方とは全く違う全総になるだろうというふうに思います。この5番目は本当に強く意識しておかねばならない視点だと思います。

それから、6番目の小さな効率的な政府・官の姿。これは1番目の財政収支の黒字化のところともリンクしていくのだと思います。これをやろうというわけですね。

それから、7番目は、消費のほうの2%経済成長率で、大体1%半ばぐらいのGDPの成長を目指す21世紀ビジョンではなっておりますね。

それから、8番目の安全・安心・環境・エネルギー。私は、21世紀ビジョンの中でも不満なのは、1から8の8というのは、安全・安心・環境・エネルギーという問題は、上の1、2、3、6、7という金融・財政・経済となかなか利害は一致しないわけでございます。すべてとは申しませんが、相反することである。やはり安全・安心や環境に配慮し

ますと、どうしてもコストというのはかかってくるわけですから、そういうものと収支の黒字とか、小さな政府というのはどんなふうにも実際問題、現実的に持っていくのかという疑問がある。並列で書くと、これもこれもこれもが問題点ですよという指摘で、あたかも解決するようにそういう錯覚をしてしまいがちになるのです。しかし、これは対立する概念であるということをしかり意識をしまして、その上でどういうふうにも克服していくかというソリューション型で考えねばなりません。こういう文章で書くときには並列して、あれもありますね、これもありますね、これも大切です、黒字にもしなくてはいけない、安全・安心・環境も考えなくてははいけませんねというふうにも並列的に文章で書いても、現場はそうはいきませんで、どういう方針でいくのだと混乱いたしまして、節約型でいくのか、それとも重装備である程度考えなくてはいけないのか、環境にうんと配慮すれば当然コストは高くなるわけですから、一体どういう方針でいくのかというのがわからなくなってしまいます。私は並列的にこういった計画というものが並べられるということが、一番国民の混乱を招くと思っております。

以上のような、今までの四全総、グランドデザインとは違う政府の本気さ加減、政府というのは小泉政権の本気さ加減を、本当に21世紀ビジョンのシナリオのとおりやるのかやらないのか、どう考えるかということです。私は前回の委員会の中で、いろいろな政策を事務局がご発表なさったのをざっと聞いたのですけれども、それを分類する必要があると思いますので、大転換期の大制約条件を踏まえた基盤整備施策を一度分類する必要がある。まとめ方は別にしても、やはりかなり意識しておかないといけないのではないかと思います。

それで、1、2、3というふうに分けてみました。制約条件を受けながらどのように分けてみるかということですが、まず、1番目はお財布のひもを締め、市場主義に持っていくとしても、最低限必要な基盤整備、これだけはミニマムとしてやっておかなければ国としてははいけませんよねというのを全国と広域と地方のレベルに分けて考える必要があります。さっきドイツの例を出しながらおっしゃっておられましたけれども、いわゆる分けて考える必要があると思います。

それから、安全・安心・環境・生活の視点でも、まずミニマムとしてこれだけはどんなにお財布のひもを締められてもやるんだという、また、やらねばならないというところはしっかり押さえて分類をしておく。

それから、2番目は、上の国際競争力の強化とか、市場主義に進んでいくんだということの社会の方向、国家の方向と同じベクトルだという整備方向もあるわけでございます。今日、後でちょっとお話をしたいと思っている国際物流などはそういう例だと思うのです。

そして、5 - 3を見ていただけますか。3ページ目です。「国際物流を取り巻く産業構造の変化」というのがありますが、左のほうがオールドエコノミー体制、右のほうがニューエコノミー体制。これを詳しく言う時間が今日はありませんが、これはパッケージだと思いますので、こういう消費社会、金融中心主義の市場社会の足腰として実現するためには、必要な整備方向というのものもあるわけでございます。それが後で言いたいロジスティックであり、国際物流も1つだと思うのですけれども、ニューエコノミー体制の足腰、今までの旧産業構造とオールドエコノミーにおける社会資本のあり方ではなくて、右のパッケージにはなくてはならないもの、より促進するもの、ベクトルが合うもの、そういう分類が1つあると思います。

それから、3番目としましては、さっきの環境というようなことと、2と3と7ですから、市場機能の強化とか、国際競争力の強化とか、あるいは2%の経済成長を目指すということと、例えば安全・安心・環境、エネルギーというのは先ほど相対立する概念であることが多いと申し上げましたけれども、しかし、そういったエコロジー、環境なり、そういったものを克服するテクノロジー。エコロジーを克服するテクノロジーがエコノミーになる、そういうことが私は克服する方法ということだと思うのです。

それから、2と3と7と1と5と6と、これが一番難しいのです。2番目の市場機能の強化、国際競争力、それから経済の成長を目指しつつ、かつ基礎的な財政収支を黒字化にさせたり、それから地方の自立を促したり、それから小さな政府を目指すというのは、これは本当になかなか共存しにくいのですけれども、しかし、方法がないわけではありません。一番いいのは増やすということ。増やすということは、要は経済を活性化することができる国土形成のあり方はどのようなことなのか。これを可能にする国土形成の施策とは何かということ、先日のこの3つでかなり意識して分類していく必要がある。

時間がないので、あと1分だけで言います。後のところは、今申し上げましたように、私は、2番のベクトルと合う国際物流というものの必要性。それで、このページで言いますと、5 - 4ページ、特に陸海空の円滑な交通ネットワークが必要です。その辺をぜひこ

れからのロジスティックをにらむ中で整備していただきたい。「国際物流施策の必要性」の右の段のところをぜひお願いしたい。これは、「21世紀ビジョン」の中でもぜひやってくれというようなことになるところだと思いますので、ぜひお願いしたいと思います。

委員長 ありがとうございます。

それでは、時間が予定よりも遅れておりますけれども、7時過ぎぐらいまで、ここまでの5つのプレゼンテーションに対する質疑の時間にしたいと思います。委員の中で議論はもちろんですけれども、事務局から委員への質問なども遠慮なくやっていただこうと思います。どうぞ、ランダムをお願いします。

事務局 1つ質問させていただきたいのですが、今、たくさんのお話を伺って、非常に国際的な物流とか、東アジアとの連携が必要だと。それを国内だけでどうも片づけられない。相手側が同じように強調してくれないとうまくいかないというようなことがあります。果して先生方は、もし東アジアとの連携を視野に入れて、日本で書く国土計画だけでも、期待というような形で両国が強調すればこんなふうにもうまくなるから、お互いに利益もあるから、われわれもこうやるけれども、あなたたちもこうやってくれないかというような、ほかの国に対するメッセージを国内版の国土形成計画に書くべきであるとお考えになるのか。やはりそれはやり過ぎではないかというふうにお考えになるのか。これが1点。

それから、韓国、北朝鮮はODAの関係はないでしょうが、まだ中国は減らしていくとはいえ、ODAの視野に入っていますが、外交とちょっと絡むので非常に微妙ですけれども、そういうODAのあり方というようなこともこういう中では大切な視野に入ってくるというふうにお考えになるか。この2点について何かご所見があれば。

委員長 ありがとうございます。すごく重要なポイントを突いていただいたと思います。

委員 私は、個人的にはやはりある程度こちらの希望を書いてもいいと思いますけれども、別にそれは相手の国に対して失礼とかどうかということにはならないと思います。こういう交通インフラなどは共同で利用しようという方向で書くのであれば、別にそれは問題ないし、むしろ書いて向こうにも考えてもらうほうがいいのではないのでしょうか。

委員 私は、書きぶりという話ですけれども、EUをどういうふうに捉えるかだと思うのです。EUのように、パスポートもフリー、通貨もほぼ共通というのは、あそこまでの究極の1つの経済圏のようなものをつくって考えるのか、FTAのような形で今つくって

いるものを捉えるかという、その段階ベースを踏んでいけば、手続き的には結構書けるのではないかと。少なくとも、港湾系、あるいは空港の一部もそうですけれども、貨物輸送に関しては、F T Aの進捗状況のシナリオを書くかというので2030年の姿は決まりますよね。そのところはみんなやっているわけですから、そこまでは間違いなくいろいろなシナリオで書き込んでもいいのではないかと。ただ、O D Aも含めて、そのところを書き込むべきかどうかというのは、私はちょっと知恵がございません。以上です。

委員 一言だけですけれども、いわゆる東アジアの地域発展に貢献するとか、地域貢献という言葉を使いますが、そういう視点で周辺国に対しても何らかの期待していることはあるという、要するに、ある条件を整えば日本はこれだけ貢献できるんだという、そういう理念のようなものがあれば何らか書けるとは思うのですけれども、しかしながら、依頼ということが表現として適切かどうかかわからないし、一方で、将来起こり得る環境としては、周辺のほうがどんどん先に進む可能性もあるので、そういうものを受けながら、日本としてどうするんだという書き方、これは当然ながら出てくると思うのです。

委員 私どもの会社でも、今、インドに、あるいはベトナムに中国からどんどんシフトしていっているのです。シフトというか、リスクカントリー分散をし始めておられる会社がたくさんございます。ですから、現時点においては東アジア、中国というところとどんなふうにとということですが、これも前提条件が崩れましたらまた変わるわけですから、経済の状況というのはそのときそのときの一番合理的なところで進んでいくわけなので、今現在は日本の技術を中国の労働力を使って日本にまた持って帰ってきたり、世界に輸出したり、また中国の市場も狙ったりということですが、これがまた中国のこれからの人民元の行方とか、だんだん労働力の人件費が上がってくるというようなことになると、別にそんなにおいしくないかもしれない。

私が言いたかったことは、経済の場合には、そのときそのときの価値の最大化を狙っていくわけなので、今現在たまたま中国がうまくフィットするというだけのことだと思いますので、また政治も含めて、いろいろな条件が変われば変わっていく可能性がある中で、本当に2030年までずっとそういうことなのかということ、それはかなり流動的なことだと私は思います。それと、さっきのF T Aのこれからの動きにもよると思いますが。

委員長 さっき二層の広域圏の話があったけれども、あれも、別に反対するわけではないですが、なぜ二層かということ、余り必然性があるわけでもないんですよね。例えば北海

道ぐらいのクラスで分析していってみると、一番下から数えると現状は四層ぐらいになっていますよね。実際の地域構造というのは、いろいろ物の動きとか、分担関係とかやると。だけど、国内で考えれば、たかだかそのぐらいで、一番下のを抜いてしまえば大体二層で説明できるのですが、本当は、もうすでに日本の国内の生活もアジアの中で動いているところがあって、上海とか、釜山とか、ソウルとか、北京とか、こういうところを考えたときには、今度はあの二層の広域圏の上というか、横というか、もう少し広いエリアの超広域圏みたいなものがあるって、それが釜山が拠点になってこうなっているのか。それとも福岡になるのか。上海がああなるのか。そうではなくて、大阪圏がそこまで影響力を持つのか。ある種の競争関係の中で、実際はあの二層の広域圏より上のところに物があるんですよね。

ところが、国内計画だといった途端に、そこは全部忘れて二層以下のことだけやりますという時代ではないという感じがするのです。

ところが一方で、今、問題提起があったように、かといって、それは上の階層はうちが考えるといっても、権限外みたいなところがあるから、そういうことを想定しながら、では、国内計画の特に西半分はどういうふうに考えるのかなどという視点は絶対要ると思うのです。

同時に、もう1つは、国際問題的なものについてもっと最低限言わなければいけないと思うのは、例えば上海と福岡の間はRORO船のスーパーエクスプレスというのが走っているでしょう。あれは距離が1,000キロぐらいですね。ヨーロッパのRORO船の大活躍というのは、大体1,000キロよりもう少し長いところまで、RORO船の輸送量というのはものすごいですから、調べてもらったら、日本の上海のエクスプレスよりも1けた、2けた上の量を運んでいるのです。それは、多分、ボーダーが抜けてやっているという面もあろうかと思うけれども、それにしても、1けた、2けた違うというのはなぜだと調べてみたら、日本と中国の間はトレーラーが違うのでなければいけないというのです。では、なぜRORO船なんだと言いたくなるけれども、いずれにしても、トレーラーを共通化するとか、道路のインフラを共通化するとか、実は海の上を通じてつながっているものなんだというふうに道路インフラをつくる、あるいは車両の基準をつくる、こういうことをやることによって、つながっている道路になるのです。

それで、明らかにこれまでは東アジア圏でもコンテナがメインだったけれども、東アジ

ア圏の経済が上がれば輸送密度が上がるから、相対的にはR O R O船のほうが圧倒的に有利になりますね。そこを念頭に置いたときに、港湾施設や道路政策や車両の政策に対してわりあい強めのエクスペッションをしていくというのは、少なくともこの役割ではないかと思うのです。それで、向こう側の話までどこまで言うかというのは皆さんのご意見をいただきたいところですけども。

委員 私の言葉で言いかえるだけになるかも知れませんが、計画の基本的な機能といいますが、その1つを考えてみたら、1つはやはりコミットメントというのがあるのです。それは国内の国民に対しても、われわれはこう考えているという地域、国土の将来像に関するコミットメントを示している。同時に、それは国際社会に対してもわが国がこう考えているという1つのコミットメントを示している。それに対して相手がどう反応するかどうか。それはまた別問題ですけども、国際社会でそれを1つのゲームと考えても、ゲームの戦略としてコミットメントするということは、わが国の国益にとってもそれは非常に重要なんです。後出しが得か、先出しが得かという問題もありますけれども、やはり上品な国は先出しをしなければいけないと思うのです。

それから、ODAの問題は非常に難しいのですが、しかし、いわゆる相手国のインフラを使っているわけですよ。いろいろな形で外部性というのをわれわれは他国から享受しているところがあるわけです。そこは今まで余りきちんと分析したことはないのですけれども、享受しているのであれば、やはりそれに見合う対価はきちんと払っていく必要はあるでしょうし、それを国内のインフラの整備に使うという手ももちろんありますけれども、その国際的な貸し借りは、言ってしまうとちょっと品がないのですけれども、そういう理論武装がやはり要ると思うのです。

それから、二層のレベルという話ですが、これはいろいろ考えたのですが、政策メニューといいますが、ハードはあるのですが、ソフトの政策メニューというのは意外と貧弱な場合が少なくない。先ほど先生がおっしゃられた標準化というのは非常に重要な、一番上のレベルでの政策論なのです。だから、階層制というのは政策論ときちんと対応しておかないと、実際は絵にかいた餅に終わってしまう可能性があるのではないかというふうに思っております。

事務局 今の点でもう1つだけ伺いたいことがあって、もしあれだったら議事録から私の発言は削除してもらったほうがいいのですが、従来、今の数十万というところは地

方生活圈とか、広域市町村圏とか、かつて20年ぐらい前に出ましたね。しかし、本当に真面目にやったのだろうかという話をしたときに、ふと考えてみると、それを完全な政策の枠組みとして一切やってこなかった。それをもう一回、二層の生活圈のベースとして打ち出して本当にやるのだろうかという議論もあるのですが、これこそ地域自立再生の枠組みと本当にお考えになるのか。なるとすれば、それはかくかくしかじかこういう理由だという、そういう強いスタンプポイントはおありでしょうか。ちょっとマッチングしていなかったところがあるので、非常にざっくばらんにお聞きしたほうが・・・。せっかくこんないい機会なので。

委員長 先生、何かこの辺はあるんじゃないですか。

委員 難しいですね。宿題ではだめですか。こういうのは宿題にしないほうがいいですね。

おっしゃることはよくわかっていて、一応、市町村合併の話とか、道州制も含めて、そういう一連の動きがございませぬ。そういう流れの中で、先ほどの小泉さんの話になってしまうのかもしれませんが、時期のタイミングとしては、まとまりをつくらうというのはあるのではないだろうか。それは、私は規制緩和とか特区のような話しか出てこないのですけれども、そういう固まりをつくって、1つの多様性を持てるといいますか、独自性を持てるようなものが打ち出せるのならば、自発的にまとまってくる可能性はないだろうか。財源委譲も含めての税制的な形での市町村合併の上からだけではなくて、下からも自発的に出てこないだろうかという淡い期待があって、私は生活圈域というものを捉えてはいるのでありますが。答えになっていませんね。済みません。

委員 私、京都府の委員会に出ておまして、京都府の府レベルでのこれから基盤整備というものがどれくらいフルセットで要るかという話と、それから、全国の同友会ですけれども、同友会でいかに道州制や三位一体を可能にするかという両方の委員会に出ていていつも思いますのは、やはりどちらの立場レベルで考えるかです。実際問題、同友会、あるいは「21世紀ビジョン」などでは、とにかくプライマリーバランスを、というところから発想します。要は、この限られた中で何とかしなさいという発想です。予算がない。どうしても地域から発想していくと、これも要る、あれも要る、フルセットで要りますし、欲しいとなる。どちらの立場で考えるのかによって、要るもの、要らないものが全然違ってくるとというのが私の印象でございます。

委員長 ただ、思うのですが、さっきの石井さんからの質問ですが、ここまで日本は明治時代の日露戦争のとき人口が3,500万人ですね。3,500万人でロシアとどう戦うかという表現がいろいろな文書に出てくる。そういうのから、今、1億3,000万で、要するに1億人ぐらいのときにものを考えているときの生活の暮らしぶりを考えると、30万人ぐらいのまとまりなんだなという感じがあるのですけれども、一方で、私は山古志村とか、北海道の東のほうとか、そういうたぐいのほうに若干のお手伝いをしている関係からいくと、ちょっと待ってくれよと。都市的に暮らそうとすると、そういうのは確かにそういうまとまりでいくしかないけれども、隙間といいますか、そういうところはチャラにするという感じで二層の広域圏はやっているような感じがするのですが、そうではなくて、例えばカナダのユーコン川の流域などへ行くとこんなものではないですよ。そのかわり暮らしぶりが違うのです。つまり要求するものが、ここに大きい病院をつくってくれなんて誰も言いやしないし、道なんかありませんから。飛行機でしか行けないのだから。いざとなったら自分の自家用機で、あるいは誰かにチャーターしてやったり、それからインディアンなどは違う生き方をしているんですね。

これは極論ですけれども、ここまでの比較的人口密度が高い前提で来たときの暮らしぶりを日本全国津々浦々で要求されるだろうという前提で地域圏を組んでいくのと、ちょっと違う暮らしぶりと要求度も違うというエリアがあってもいいよねというふうに考えるので、ずいぶん雰囲気が違うでしょう。しかも、どちらかというところ、地方の文化とか、日本の魅力というのはむしろそういうところにこそあって、だから、置き去りの白地ではなくて、むしろこここそが価値があるというような、ちょっとアバウトで、しかも余り経済的な表現をしていないですけれども、私はそんな感じを持っています。石井さんの質問に答えると、30万というのに何が何でも固執するようなスタイルではないのではないか。そうじゃないと元気は出てこないのではないかという感触を持っていますけれども。個人的な感触ですが。

委員 次回お話ししようと思っっているのですけれども、特に東北の自然共生地域が多いのですが、そういった方々とよく議論しているのですけれども、要は、よく皆さん地方の自立とか、地方分権における自立とは何かといった議論をしますけれども、私が思うに、地方から見た自立と中央が言う自立というのはギャップがあるのではないかと思うのです。地方は、やはりそれなりの背丈に合ったものを考えようと今していますね。この間、福島

県で市町村合併を拒否した村長さん、町長さんの集まりがあったということも今ちょっと頭にあるのですけれども、中央から見る自立というのはある意味で強制なんですよね。おまえたち、こうしろということですが、これは私が東北で見ている限りでは徐々にギャップが広がりつつあると思うのです。

ですから、そういった意味で、こういった形での地域圏をつくっていくかというのは、非常に一律にはできないのではないかという感じをすごく持っているのです。あるいは、圏域の捉え方も、やはり今までの圏域と全く違う捉え方が出てくるような感じがして、幾つかの事例を次回ちょっとお話をしたいと思っていますけれども、それで自立しているところは何を考えているかという、やはり外に開放しようとしているのです。今までの農業だから一生の職業、定住という従前の体系ではなくて、もう農業も片手間でもいいけれども、片手間にやる人がたくさん集まってくれよという感じの、いわば軽い乗りでやっている自立があるのです。ですから、そういったところには、ちょっと片手間にやってくれるような労働力があれば外人でもどんどん来てよね、あるいは団塊の世代でもどんどん来てもらっていいよという感じの開かれたものがありまして、ですから、そういった方々の考えているインフラ整備というのは、われわれが想定したのと全く違うのです。ですから、その辺の捉え方をしていかないと、中央からこういう生活圏だからこうだというやり方をしていくと、悪いけれども、幾ら名前を変えても昔と同じ開発計画であって、先ほどの制約条件の中でやはり最終的に説得力を失っていくと思うのです。この辺は具体的にはまた次回お話ししたいと思いますが、私はすごくそう思います。

委員長 ありがとうございます。非常に重要なポイントを幾つか言っていたいはあるのですけれども、長時間ですので、ここで一度休憩をとりますので、それから今日は残りのお2人に発表してもらうので、その後、今の議論の続きの総合ディスカッションをやろうと思います。5分でいいですね。では、19時10分から再開させていただこうと思います。

休 憩

委員 防災という視点からお話をさせていただきます。私、こういうところで水商売をしております。

委員長から「国土の現状に関する認識」ということで意見を聞くというふうなことでございましたので、まず、その認識について説明いたします。巨大災害は、想定をはるかに上回るような外力、例えばカトリーナであったり、最近そういった巨大な外力というものが問題になっておりますけれども、そういった巨大外力に対して日本の国土はどのようになるかと。私は、まだまだ脆弱なのではないかというふうに感じております。例えばカトリーナによる巨大な高潮、また巨大な洪水、東南海・南海地震等巨大地震、あるいは火山噴火、こういったものに対して、日本の国土をどのレベルまでハードで守るのかという水準がまだクリアではないのではないかというふうな気がしております。住民に対して、「ここまではハード対策で守りますよ、しかし、それを超える外力に対してはソフト対策でやります。」という意味での水準を示した上での整備、「こういうふうな整備を何年間でやります。」ということをちゃんとと言えることが必要なのではないかというふうに認識しております。ですから、その水準を上回るとなりますと、ひょっとすると回復不可能なレベルにまでその地域、あるいは日本の国土がなってしまう。日本沈没という話がありましたけれども、不可能な回復というふうな状況になるかもしれませんけれども、このあたりがまだしっかりと示されていないのではないかと。

例えば山古志村などを見ても、あそこは回復可能なかどうか。あの村をどうするのか。十津川という川が奈良県にございますけれども、1889年に十津川という村が大被害を受けて、その村を被災住民が捨てて北海道に移住して新十津川村という、今現在の新十津川町ですけれども、新しい村をつくった。このように地震や火山噴火、土砂災害等で回復可能かどうかかわからないほどの大災害にどのように取り組もうとしているのか不明確だと思っています。

例えば、災害対策基本法というのは予防法でなく事後法かというような話がありますけれども、法的な整備に対しても、地震などは大規模地震対策特別措置法という法体系がございますけれども、水害はどうかといいますと、私の認識では、法的な防災という意味での整備は十分ではないのではないかと感じております。例えば、平成15年には特定都市河川浸水被害対策法といった法令ができましたけれども、これはあくまでも都市河川という非常に小さい流域の話であって、大水害に対する法的整備というものはどうかというふうに感じております。

それから、いろいろ話もございましたが、限られた予算の中でどういうふうに行っている

けばいいのか。先ほども申しましたけれども、整備水準でここまでは守ると。例えば山の2～3軒家があるところまでと、東京・大阪と同じような整備水準でやる必要があるのかどうかというようなところも、こういった限られた予算の中で今後考えていかなければならないのかなと思います。例えば、こういった同じ整備水準にしてしまうということになると、やはり国からの補助ということになって、画一的な整備になってしまう。しかし、そこでやはり差別化というものがあってもいいのではないか。あるいは、優先順位をこういうところからやっていきますというふうなことをしっかりと示したらいいのではないかなというふうに思っています。

それから、こういった超過外力の場合にはソフトで対応するというところでございますけれども、そういったものを充実していく必要がある。

それから、これも同じことですけれども、今までのように一律に1人の命も100万人の命も同じ、公平という観点から整備していくのがいいのか検討が必要です。まず、こういうところに重点を置いて整備していくという重点性ということが重要なのではないかなというふうに思っています。例えば、今後どういった外力が作用するかというふうな例でございまして、これは地球シミュレーターの結果でございまして、CO₂の排出基準のあるシナリオに基づきますと、2040年あたりから豪雨の発生回数が激増するわけです。現在はこのあたりです。だから、この期間のうちにそういう基盤整備をしっかりとしていかなないと、こういった外力に対応できませんよというふうなことでございまして。

それから、一方では、都市域で水害が頻発しております。先ほど申しましたけれども、特定都市河川浸水被害対策法というものができました。これは、家が連たんしてどうしようもない、家があって川幅も広げられない、立ち退いてもらおうとすると、ものすごくお金がかかる、そういった状況にまで都市化が進んでしまっているということで、そういったところの整備をどうしていくのかということが示された法律でございまして。

最近、都市域で豪雨が頻発しております。先日といたしますが、この間も東京都内で時間雨量100ミリを超える雨がございましたけれども、そういったところでの水害というのが非常に顕在化しているということで、こういった都市における洪水といったものに対して緊急に対応していかなければならない。ところが、雨水貯留というのですけれども、流域対応はかなり限界にきている。これはどういうことかといいますと、都市に降った雨は、例えば公共施設の屋上に貯留したり、地下に貯留したり、あるいは学校のグラウンドに貯

留したりするということで対応しているわけでございますけれども、一般の民家の人たち一軒一軒が浸透升を備えるとか、要するに雨水を貯留するというふうなことに取り組めるような事業をしなければならない。これはお金もかかりますけれども、そういうことが進まない、都市での流出の抑制というのはほとんど不可能です。

例えば、これは鶴見川の例ですけれども、ほとんど未開発の流域の状態から、都市化が90%まで進んでいますけれども、こういった状況でこういった洪水の出方をするかということでございますが、同じ雨に対して、流域がほとんど未開発の場合には、こういった洪水の出方をしてくる。これはハイドログラフと申しますが、基準点は落合橋です。ところが、市街化が80%まで進みますと流量が2倍になる。雨のピークがあってすぐ洪水のピークも出てくる。こういった洪水の早期流出、それから規模の増大というふうな問題が起こっています。ですから、こういった問題を解決するためにも、流域内での対応がスムーズにできるような整備というものが大事だと思うのです。

一方で、地方で地震とか水害が頻発しています。例えば中越地震、福岡西方沖地震、昨年の円山川、これは国の直轄の一級河川でございますが、今年、大淀川でも大変な水害が起こっております。こういったことに対しても、やはり何らかの整備というものを緊急にしていかなければならない。例えば円山川ですと、地盤沈下でどんどん堤防を積んでも下がっていく。水害が起こったら、なぜこんな一部低いような堤防にしていたのかという話がございます。お金がつかないからだと、これでは国民に対して説明できません。やはりそういったところを緊急に整備していかないといけないと思っております。

日本は整備水準が非常に低うございます。例えば、リターンピリオドが30年から40年に1回のような雨に対してどれぐらいの堤防が整備できているかということ、1994年で66%ぐらいしかない。100年に1回のようなリターンピリオドですと40%ぐらいになってしまっている。オランダの高潮堤防、イギリスのテムズ川、アメリカのミシシッピ川、フランスのセーヌ川ですと100年～10,000年に1回発生するような高潮や洪水に対応できる堤防が完成しているというふうに、日本は河川の整備率が非常に低いということで、先進国と同様に、経済の面を見れば結構いいところにいっているのですけれども、治水というふうな面から見ると、非常に低い水準にあるというふうなことでございます。

それから、日本は洪水のときと洪水でないときの流量の比が非常に大きいのでござい

ます。これは河況係数といいます。例えば四万十川とか利根川を見てみますと、最大流量、と最小流量の比の値がそれぞれ1,671、1,782です。ところが、ドナウ川とテムズ川はそれぞれ4と8です。どういうことかということ、洪水と非洪水の流量の比が大変小さい。日本は1000倍ぐらいに変わってしまうということで、治水と利水に対して非常に難しい状況にある。その中で脱ダムとか、緑のダムというふうな空虚な論争があるというのが私は信じられないです。

これは国内外のダムの貯水容量を見たものですが、日本のダムの総貯水容量は大体204億トン。これはフーバーダム1個の58%です。ダム1個と日本のダムを全部足したものがこんな関係にあるのに、アメリカでダムを壊して環境を取り戻したとか、そういう話があるというのも実態を踏まえていないのではないかと。

それから、高齢者とか災害弱者の被災が非常に顕在化しているというふうなことでございます。ですから、こういった少子・高齢化の社会に対応した防災社会というものをつくるには、こういった社会基盤整備が必要かというふうなことを考える必要があると思っています。例えば、去年は227名も水害で亡くなっておられます。230名という数値も出ておりますが、年齢が判明している194名のうちの119名、即ち61%が65歳以上の高齢者の方であったということでございますので、こういったことを考えますと、やはり高齢者とか災害弱者に対する抜本的な防災、支援対策が必要である。これにはハード、ソフト両面の対策をやらなければならないということで、公的支援のみならず、地域住民の協力が可能になるような国の支援、地方の支援も要するというふうに思っております。

それから、今後は「開発から維持・管理社会へ」移行するというので、これは非常に大事でございます。要するに、今まではどんどん開発でしたけれども、今後、今あるインフラを維持・管理して、持続可能な社会へ転換していく必要があるのではないかとということでございます。

それで、「今後の社会基盤の重点」ということでございますけれども、老朽化した、あるいは安全度が低下したような防災基盤、設備の維持・管理というふうなことに私は重点が1つは置かれる必要があるというふうに思っています。

それから、持続可能な社会形成ということで、田んぼであるところとか、畑であるところも、人が住んでいるところも同じような治水安全度にするのかということではなくて、土地利用に応じたような安全度の差別化をする。そういったところの治水、防災基盤整備が

必要であるというふうに考えております。

それから、情報モニタリングシステムの整備と、その情報の共有化、情報伝達システムの整備は非常に遅れております。こういったものをやはり整備しないと、災害で人が亡くなるということはなかなか減らせないというふうに思っております。これは同じようなことを書いておりますので、ちょっと省略します。

それから、制約条件ですが、一番大きいのは縦割り行政ということだと思っております。例えば砂防工事を例に挙げますと、砂防事業は国土交通省、農水省の林野庁などの官庁がやっています。林野庁は林野庁の範囲だけでものを考えて治山事業や溪流の整備をする。その下流は国交省の砂防屋さんがする。例えば土石流が流れてきて道路に出てくる。道路に付帯する水路は道路の人が担当する。それぞれの省庁や部署で設計基準などが異なると、どこかで不具合生じた場合、そこで災害が発生する。このような例は結構沢山生じています。それぞれの担当範囲をそれぞれの省庁の責任でやっていて、だれも全体を見ていないというふうなことでございます。こういったものが縦割り行政の典型だと私は思っています。それで、どこがお金をもつのかという話にもなるわけですね。

それから、警察は別世界というのは、ここはちょっと変な言い方をしていますけれども、警察の方々はなかなか一緒にやってくれないのです。消防と一緒にやってくれるのですけれども、ここは独自の世界を持っているというふうに思っております。こういうものも取り込まないと、やはり住民が安心して逃げたりできない。

それから、財源の問題です。予防のための対策はお金がつきにくい。被災してから原状復旧というような格好でお金がつくのですけれども、本当にそれでいいのかということなんです。今、財源が少ない中でどういうふうにするのかというのを出さなければならない、こういうところが問題かなというふうに思っております。

それから、防災は、経済評価になじまない。B / Cにはなじまないのではないかといいところも1つ大きな問題だと思っております。例えば経済評価できないものをどう考えるのか。人の命、それからフェールセーフとか、リダンダンシーというようなことを考えますと、過剰投資になってしまうのです。どこまでこういった過剰投資を許すかという議論が今後要るのではないかと。過剰投資もあった上での防災だというふうに考えます。一枚の岩が壊れたら後ろも壊滅というものではなくて、やはり人の命、財産というものをしっかりと守るためには、どの程度まで過剰投資といいましょうか、リダンダンシーが許されるの

かというふうなことも重要ではないかというふうに思っております。

以上です。

委員長 ありがとうございます。

委員 お手元の資料でご説明します。

私が依頼されたのは、既存ストックの活用ということですが、元気の出る既存ストックの活用の話をしてほしいと。本当に難しい、ほとんど無理のような話ですが、タペー生懸命考えました。

それで、既存ストックという言葉が気に入らないのですが、しかし、いろいろなレトリックとして、お金をもらうためには要るんだということで納得いたしました。ただ、既存ストックという概念というのはどこまで含めるのか、何をもちょうこれを言っているのかということを中心に整理しておく必要があるかと思えます。

それが次の問題と絡んでくるのですが、今、インフラの用地といいますが、公共の用地を国土の面積で考えると、やはり膨大な量あるわけですね。都市空間の中でも、インフラの占めている用地というのは非常に大きい。ですから、膨大な公共空間があるわけです。それで、今、国土が質的な転換を求められている。そうすると、まず公共用地から質的転換を図っていくといいますが、インフラを新しい時代のものにつくり替えていくというのが、結局は国土の質的転換を先導していく。そういう先導役としての既存ストックの活用というのであれば、多少元気が出るのではないかという気がいたしました。

それから、資料の中でサービス水準と。大体以上で終わりなのですが、あと言葉の補足を若干させていただきます。

サービス水準という言葉がいろいろ出てきていますが、実はこれもちょっと混同しているところがありまして、いわゆるデマンドサイドのサービス水準の話なのか、サプライサイドのサービス水準の話なのか、これはきちんと分けておかなければいけないと思うのです。われわれは、今までデマンドサイドに関しては膨大な議論をしてきていますが、今アセットマネジメントとか、インフラのサービスをどういう水準に保っていくのか。メンテナンス水準をどうするのかというのは、サプライサイドの話なので、例えば便益サイドと費用サイドと書いてありますが、ここの話をきちんと整理しておかないと、わけのわからない話になってくるということです。ただ、サプライサイドのサービス水準を決めるといっても、結局はデマンドサイドの議論と無関係ではありませんけれども、この2つの言

葉をきちんと整理していく必要があるということです。

集中と選択ということですが、結局、今ある既存のストックというのを、大きく分ければ戦略的資産という、これからどうそれをつくり替えて、先ほどの先導役としての役割を果たしていく、そういう機能を持たせる。これは意思決定には柔軟性ということが一方では要求されるわけですが、もう一方、持続的資産と書いていますが、大多数のインフラはこちらだろうと思うのです。投資の平滑化というか、できるだけメンテナンスのピークを平滑化して、要するにやっつけていくということです。いわゆる平滑化といいますが、そういうのと柔軟性というのはむしろ集中と選択というか、この違う要求水準を分けるというのは、資産というのをきちんと整理しておく必要があるかと思えます。

次のページ、戦略的投資対象としてのインフラ資産、それから持続的投資対象としてのインフラ資産、先ほどの分け方で分けました。ここで償却性資産とか、非償却性資産と書いていますが、これは会計的用語でして、非償却性資産というのは、例えば更新会計とか、繰延補修会計は全部そうなのですが、もちろん実際の資産は劣化で傷んでくるのですけれども、機能というのがずっと永久に続く。機能を維持するために必要な投資、維持・修繕費は出していくのだと、そういう見方で位置づけるのが非償却性資産ということですね。例えば、ライフサイクル費用の最小化とか、長寿命化とか、耐震投資というのは、その資産をできるだけ長く半永久的に使っていこうという発想に立っているもので、こういうのは持続的投資対象としてのインフラ資産ということです。

それからもう1つは、時間とともに都市あるいは国土を生き返らせていくといいますが、そのために使っていくのは上の戦略的投資対象としてのインフラ資産です。ただ、ここで「除却」という言葉がありましたけれども、これは田舎に住んだ経験のある者からすると、言葉がピリピリと響くところがありまして、先ほど地方の話がいろいろ出ましたけれども、現実に幾つかの過疎地域に入っていますが、ある意味で、今から10年前とか20年前だったら過疎問題という言葉は非常に深刻な問題だったのですが、現実は今ではもう勝負がほとんどついてしまっているのです。少なくとも、あと5年、10年すると消滅する集落はたくさん出てきます。そこに住んでいる人から見れば、どの集落もだめだとか、あそこはきちんと残したいというのは、中ではほとんど合意形成ができている場合があるのです。その集落の消滅のスピードから見れば、インフラの傷むスピードなんて長い長い話で、舗装が傷んで砂利道になってもまだ使える。そのとっくの前に集落はなくなってしまうとい

るケースがほとんどなので、そこをあえて除却すると言う必要はほとんどないというか、現地の地域から見れば、その辺の話というのはメリハリは彼らは見えているというのが現実だろうというふうに思います。除却と言わないで、放っておくとか、もう少し見ているとか、そういう言い方で十分だろうという気がします。

それから最後、これは完全に蛇足ですけども、実はきちんと議論をしておかなければいけないのです。アセットマネジメントの財源をどうするのかという話ですが、これは受益者負担原則でとるのか、原因者負担原則で確保するのか。これは、実は先ほどの償却性資産か非償却性資産かということと非常に密接に関わってきています。非常に乱暴な括りをしますが、償却性資産が受益者負担、非償却性資産が原因者負担に近いかなと思いますが、ここはもう少し細かい議論が必要だと思います。

多少括りの粗い議論で最後は終わりますけれども、以上で終わらせていただきます。

委員長 ありがとうございます。

それでは、これから8時までですが、最後に若干の事務的なことがありますけれども、数分で済みそうですから55分過ぎぐらいまでは議論できますね。先ほどのところに戻っても結構ですので、どうぞどなたからでもご発言いただきたいと思います。

委員 私、多分この委員の方たちの中では一番の門外漢で、専門が情報科学で、特に新しい情報技術をやっています。それで、今日、話を聞いていて、私たちの分野ですとこういふ例え話をしますけれども、20世紀型のコンピュータネットワーク、インターネットに代表されますが、インターネットというのは基本的にはコンピュータをつないだり、コンピュータとか携帯とかPCをつなぐ、それで進化してきたわけですね。21世紀型のネットワークというのは、こういうペットボトルであったり、机であったり、先ほどの水の問題でもそうですけれども、林であったり、木であったり、水をつなぐ。非IT的なものが使える技術をわれわれはつくってしまっていて、それが21世紀型のネットワークで、今までのネットワークというのは電子機器だけがつながっていた。

それで、今日のお話の「国土」という定義ですけども、私たちが20世紀で考えていた国土、先ほどいろいろな委員の方たちから、暮らしが変ってきていますよねとか、人口密度もそんなに高くはなくて低くなってきています、いろいろバラエティがありますねというお話で、私たちが物を買う買い方が、インターネットのおかげで、われわれの言葉で言うとeスペース、サイバースペースが広がりまして、昔は銀行まで行かなければお

金をおろせなかったのが、インターネット上で右から左にお金が動かせる。でも、本物の本を買いたいといったときに、ネットで買うことはできるのですけれども、本を取りに行くというと、宅急便が持ってきてくれたり、コンビニに取りに行ったり、どこかのゲートウェイに行かなければいけない。実空間上のどこかに行かなければいけないので、実際の物の動きは消えないのです。物のトラッキングとか、トレーシングということは非常に容易にお金がかからずにできるようになってきて、では、われわれの生活スタイルが変わっていったときに、従来の道路の整備とか、川の整備でもよろしいのですけれども、どういうふうにわれわれの経済活動なり、私たちの言葉で言うと経済的な価値が増幅される、社会的な価値が増幅される、文化的な価値が増幅される、芸術的な価値が増幅されるようなインフラ、私たちは情報のインフラの専門家なので、どういうふうなネットワーク網が日本の形に一番合っているかということは議論しているのですけれども。

ですから、「国土」というものの定義が、私は先ほど言いましたように門外漢なので、少し物理的な、地に足がつく、もちろん地が大事なのですが、そこにばかり目がいつているような気もするのです。情報技術、先ほどの20世紀型のITですと、基本的には人とか組織とかコミュニティ、エンパワーメントというところがエッセンスなのですけれども、21世紀型の情報技術、総務省の言葉で言うとユビキタスネットワークの技術、ユビキタスネットワーク社会になってくると、いつでも、どこでも、誰でも、何でもネットワークにつながってくるという言葉でよくあらわすのですけれども、先ほどの水の流量とか、もし国土がもう少し付加価値のついた国土、スペースをエンパワーメントできる技術があるので、少し違った見方もすると、交通網にしる、防災網にしる、変わってくるのではないかというのがコメントです。

以上です。

委員長 後ろ半分はコメントだったと思うのですが、「国土」を捉えるので、情報基盤、そこら辺でどういう定義になっているかというご質問に近いお話があったかと思うのですが、いかがですか。

事務局 この委員会という国土基盤の中に情報は入れておまして、その場合、実は前回も同じようにほかの部分でもそういう質問があったのでございますけれども、やはり公的セクターが直接的に関与するかどうかは別ですけれども、やはりネットワークとか、それに付随したシステムでありますとか、物と物を動かすためのシステムをわれわれは「基

盤」と呼んでおりまして、今、先生がおっしゃったように、それがどういうふうになんかをつなぐかというあたりが、ほかのインフラとは少し違うかなという認識は持っています。ですから、つなぎ方みたいなところもインフラに入るのかなというふうな認識を持っています。

委員長 今お2人にプレゼンをやってもらったのですが、このお2人に関してご質問などはございませんか。

1点、この先導役で質的転換をするのだと。それが公共空間ということですが、具体的には何をどう変えるということでしょうか。

委員 私の一番不得意とするところの質問ですが……。戦後、今まで嘗々とインフラをつくってきましたけれども、よく考えてみたら、最初のころにつくったインフラというのは便利のところにつくっているんですね。経済価値も非常に高いですし、だんだん外側、外側になってきた。それから、都市の発展が既存のインフラに応じて発展してきたということを考えると、本来であれば、名前を出してはいけないのが、今の阪神タイガースのホテルのようなもので、もっと付加価値が高められるはずの公共空間が都市の中には実はたくさんあるし、そこが一番傷んできているのではないかと、そういうニュアンスがある。具体的に言ったら、多分いろいろあるでしょうけれども。

委員長 それは、これまでも比較的にやってきたのは、国鉄の貨物ヤードが典型ですよ。しかし、もうそれは使うという方向でやっているけれども、それ以上に、もう役割は終えつつあって、そしてそれを転換するという、例えば重厚長大の臨海地区の工場などをうまくというのは、これも言われるけれども、こういうものは公共空間では必ずしもないですよ。民間施設だったりするわけで、公共で先生の思い浮かべているのはどんなものかなと思ったのですが。

委員 先ほどのお話とも関係するのですが、ちょっと極論を言うかも知りませんが、非常に極端な世界を想像してまして、eコマースで全部買い物ができる。それから、eコミューティングができる、家で仕事ができる。そうしたときに、いわゆる国土、空間がなぜ必要かということです。都市がなぜ要るのか、あるいは地方がなぜ要るのかと考えると、究極的には遊ぶためだと思えるのです。遊ぶための空間とか、実はそういう方向へどんどん動いてきているように思うのです。お台場とか、いろいろ考えてみても、人が集まってギャーギャー騒ぐところとか、そういう質的転換というのが1つの方向

性としてはあるのではないかと思うのです。今までの国土計画は真面目なんですよ。単身赴任の人をどう幸せにするか、それも大事だけれども、遊ぶところというか、われわれの生活をどうしたら豊かにできるのだろうという言語みたいなものも入れる必要があるのではないかと思うのですけれども、どうですか。

委員長 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

委員 PC関連に関わる話で、アメリカのルーインではないけれども、必要だとわかってもとに戻す。それならば税金はなぜ必要かという話も含めて、学問的ではなくて、政治的な意味でなかなか維持・管理の予算がつかなかったとか、歴史的にありますよね。それで、国土計画の中に「もとに戻す」という言い方で維持・管理というものを書いてはいけないと私は思っていたのです。遊ぶための空間という話も含めてですけれども、維持・管理というのではなくて、リノベーションというもので全部括れるものなのかどうかというのはわからないのですが、全く違う概念ですか。

委員 「リノベーション」というきれいな言葉ではなく、もっと元気の出る言葉にしたいのですが、もちろんすべてのインフラがリノベーションの対象になるとはとても思わないのですけれども、維持補修はお金がつきにくいというか、現実はそのなのですが、例えば子どもが生まれて、子どもを育てるのにご飯をやらないという話は多分ないだろうと思うのです。だから、メンテをしないといたら、そのインフラを捨てるのだったらわかります。続けるのだったら金を払えと。その辺の維持投資は費用便益の対象にすべきではないかというお話を伺って、それを使うのか使わないのか。使うと決めたら、お金は払うのは当然なんです。それはきちんとと言ってもいいんですよ。

委員 そのとおりですね。

委員長 ほかにどうでしょう。

最初に出た話にも醜悪なものをつくってきたというか、放ったらかしになってきたと。それを直すということが大事だというお話があったかと思うのですけれども、正確に言えば復元とか撤去ということになるけれども、いわば引き算の国土づくりというか、足し算とか掛け算ばかり考えてきたけれども、引き算とか割り算というのは余り思いつかないのですけれども、少なくとも引き算の国土づくりというのが実は結構望まれているような気もするのです。そればかりではしょうがないですけれども。でも、引き算することによって実は国土の価値がうんと上がるのではないかという感じがしました。

委員 ただ、引き算というところちょっと・・・。

委員長 いけないですか。マイナスですか。

委員 尊厳ある安楽死というか、やはり「尊厳」が要りますね。

委員長 それぐらいなんですね。

委員 それぐらいなんですから。

委員 今の引き算の話ですけれども、大体予算がつくときというのは、引き算にお金はつかないんですよ。これが結構難しく、例えば景観法などもそうですけれども、廃屋になった汚い旅館などを、取り壊したいと思っても、複雑な利害関係が残っていたりして、それを取り去るということは難しいケースが多いのです。新しいものを建てる場合でないと予算がつかないのですが、やはり引き算に予算がつくシステムが欲しいと観光の関係者と話したことがあります。それで、入湯税あたりをファンドにして取り壊しというか、原状復帰のために使ったらどうかなどという意見も出ました。

委員長 つまり、引くということが価値だと思えば金もつけられないけれども、引くという行為によってその空間の価値を高める。実は物をつくることではなくて、取ることによって空間の価値を高めるのだったら、そこに金を使ってもいいじゃないかと、そういう発想というのはだめですか。

委員 そういう発想を皆さんが言うけれども、なかなか予算がつかないのです。

委員 まさにそのとおりで、文科省は、今まで大学に施設を入れるときには、お金は導入のときにはくれるのです、大型施設を入れるときに。ところが、撤去にはないのです。ですから、われわれは実験室の中にある施設ですけれども、施設の墓場になっているのです。その老朽化施設を取り除いたら非常によい空間ができて、そこで新たな研究展開ができるという、まさにおっしゃるとおりです。そういうことが大学の中でも起こっているのです。

委員長 だから、それは実験室の世界でのやるべきことというのは、必ずしもこれまでとは違っていいなと。

委員 まさに皆さんが今ご議論のとおりだと私も思っていて、結局、お金は物をつくるため、ということしか頭になくて、物をなくすとか、戻すという発想の国土計画というのがないのです。私もさっきの例で言ったように、仮に昭和30年代の街並みを何もしないでそのままにしておいたら、今、ものすごい価値のある観光地になったであろうとい

う話をしましたけれども、それはまさに物をつくったのではなくて、そのまま何もしないということで、それに価値が出る。だから、むやみやたらにつくってしまったものを撤去して、単なる原状復帰にするだけでもそれは価値が出てくるものかもしれないと考えると、マイナスと言うと本当にネガティブな意味がありますけれども、「国土形成」よりも、「国土回復」とか、何かそういうような言葉も使うぐらいのことを考えてもいいのかなという気がします。それがいいかどうかかわからないですけれども。

事務局 いろいろ議論をして、いろいろな言葉を考えて、最後は「形成」しかないなど。法制的にそういうことになったのですけれども、その中には管理とか経営とか、それから今、持続的な専門委員会などで議論している中では、そのままにして維持をしていくとか、復元をしていくというようなことも、大変難しい話ではありますけれども、そういう問題意識を持っております。

委員 河川などは「再生」という言葉を使っておられますね。

事務局 1点だけ補足させていただくと、汚いものを取れという話ですね。実はもう始めていまして、私、まちづくり交付金をやっていたのですが、あの中で所有権の整理がついたものについては、撤去だけについても補助金を出し始めて、もう実例があります。ただし、多くの場合は、実はなかなか所有権放棄や何かをしていただけない。そうすると、壊されてボロボロでも他人のものなので、それを勝手に壊せないという、行政としては非常に辛いところがあります。そこは整理がついて、銀行なども全部放棄をしてくれた場合にはやっている例がもうすでに出ています。

委員長 ありがとうございます。韓国の清溪川の高架橋を取って川に戻すなどというのもしいわば引き算ですよ。だから、世界の潮流、あるいはシーニックバイウェイの周りをきれいにしていって、こんな汚いものは取ってしまう。これも、マイナスの行為によってプラスの価値を生む。個々にはいろいろな議論があるところですが、あり得る話ですね。

事務局 あり得ると思います。

委員 より引き算を促進するのは、やはりコンピュータ社会というのが本当にいろいろなものを、よりハードを陳腐化させていくと思うのです。多分、次回はそういうお話があると思うのですが、本当にコンピュータは、居ながら何でもできたりします。今は私も、ほとんど銀行に行って振り込みなどやりませんよね。みんな家でやったり、携帯で振り込みをやったりします。そういう意味では銀行自体もどんどん統廃合しておりますし、映画

でも何でも映画館まで行かなくても家で観られる。そうすると、本当にハード、箱物がこれから少なくて済む。

ただ、さっきおっしゃいましたように、物流だけは、コンピュータの画面からポンと荷物が出てくることは絶対ありません。注文は1秒でできますけれども、物流だけはそうはいかないということです。消費者はインターネットショッピングなどになっていく。役所の窓口サービスも全部そういうふうになっていったときに、本当にどこまでハードの空間が要るのかということで、ぜひコンピュータ社会が可能にしてくれるものを見せていただきたいと思います。

事務局 今お話を伺っていて、幾つかむしろ先生方というよりは、うちの事務方なのですが、1つは、サイバー時代における国土のつかまえ方については、私の年齢はもうだめで、恐らくもっと若いじゃないとだめなんだろうが、そこはメインストリームではないにしても、何か入れるべきかどうかというのも1つですし、それからもう1つ、財務的というか、われわれは大福帳の世界でずっと生きてきていますから、複式簿記の世界でインフラストラクチャを見ることには全く慣れていないのです。だから、そういうことを国土基盤の中で本当に考えるべきかどうか。

それと、3つ目に縦割り行政のことをおっしゃったと思うのですが、一方で縦割り行政というのは責任分解点が非常にはっきりしている。これは、まちづくり交付金とか、そのたぐいというのは一方で批判される面があって、やるまでは何に使うかわからないではないかと。そういう世界をこれから認めていくかどうかというあたりは、今後の中で議論をしていただく、あるいは事務方のほうでも整理できるのかどうか。財務省的に言うと、いわゆる項目未定何とか経費で、おまえたちに渡したら何に使うかわからないという世界に一応整理されるということだけちょっとご理解いただければと思います。

委員長 ありがとうございます。情報技術の進展によって、暮らしの形・姿が変わっていったというのは配慮に入れないとどうしようもないでしょうね。ただ一方で、情報技術が進むにつれて、それに合わさるようにして人間と人間の付き合いの価値がより高まっていく面というのはなおさらすごく強いですよ。そこのところのほうを合わせてやったほうがいい。むだな動きはやめたほうがいいけれども、むしろそれがゆえに、そのキャパが上がった分、楽ができる分を、より積極的な交流に使うことによって、人口の減る社会の活力を維持する。それは、さっき出たようなステディな、スタティックな何とか広域圏で

はなくて、もう少しハイブリッドでオープンな、そういうものではないかと今伺って感じました。

また同時に、国土というのは4000年とか5000年の歴史で人類がつくってきているものだから、20世紀のやり方と21世紀のやり方ぐらいでは、それは違いは大きいけれども、19世紀、18世紀とやっていくと、このところでの変化はもちろん大きいけれども、それでも嘗々と4000年やっていることの延長であるという意識もやはり要りますよね。

今日はこのぐらいでいいですか。時間がもう8時なので、皆さん、大変にお疲れでしょうからこのぐらいにしたいと思います。もう一回こういうことをやるので、なるべく活発なご発言をいただきたいのと、別に計画にそのまま載るわけではありませんから、だから勇み足でも何でもいいから、思いつきでも何でもいいから、どんどん入れてください。それで責任をとれとは言いませんから、よろしくお願いします。

それでは、最後に事務的なお話を小野さんからお願いいたします。

事務局 どうもありがとうございました。

極めて事務的な最後の連絡事項でございますが、参考資料7に色紙がございます。これはお願いでございますけれども、国土交通省で国土形成計画のホームページの開設を予定しておりまして、こういったものからもいろいろと情報を取っていただいたり、それから、お忙しいのでなかなかあれでございますけれども、こういうところもときどきのぞいていただきたいというお願いでございます。それから、先生方におかれましては、やはり学会でありますとか、大学でありますとか、いろいろなところでいろいろなセッションを組んだり、フォーラムをお組みになったり、雑誌等へお書きになる方々でございますので、ぜひともその折には国土形成計画についてお触れいただきたいとか、こういう陳情を最後にさせていただきたいと存じます。

それから、次回の会合でございますけれども、あらかじめいろいろとご相談申し上げますとおり、11月22日、火曜日の17時から同じ場所でやりたいと基本的に考えております。また正式にご案内申し上げますけれども、ひとつよろしくお願いいたします。

それから、とりあえず今日までのご議論の経過を11月17日に予定されております第4回の計画部会に委員長のほうから、こういう議論をしていますということを計画部会に報告したいと思います。計画部会のほうから、また、こういう議論はどうだとか、いろい

るな打ち返しがあると思いますけれども、この内容につきましては、事務局のほうでいろいろ委員長と相談させていただきますが、とりあえず経過報告でございますので、委員長一任ということでよろしくお願ひしたいのでございますが、よろしゅうございますでしょうか。

(「はい」の声あり)

事務局 ありがとうございます。それでは、そのようにさせていただきます。

それと、結構大部な資料でございますので、もしよろしければ、お名前をお書きいただければ、後でそれぞれの先生方の研究室に送らせていただきますので、そのようにさせていただきますでしょうか。

それでは、以上をもちまして、第1回の専門委員会を閉会させていただきます。3時間という非常に長丁場で誠に申しわけございませんでしたが、私たちにとっても非常に勉強になる議論でございました。ありがとうございました。では、また次回よろしくお願ひいたします。

閉 会