

国土審議會計画部会

第4回 国土基盤専門委員会

議事録

日時：平成17年12月 2日(金) 17:00～20:00

場所：中央合同庁舎2号館低層棟共用会議室2A・2B

開 会

事務局 それでは、定刻を5分過ぎましたので、始めさせていただきたいと存じます。

大変お忙しい中の御出席、誠に各委員の先生方ありがとうございます。

まず、お手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。議事概要の中に配付資料リストがございますように、いつものとおり配席表と委員名簿と、それから、資料2といたしまして「国土の質的転換を目指した国土基盤の整備に関する更なる論点(案)」というペーパーがございます。それと、その説明資料が横長のものがついております。

それから、資料4といたしまして、委員長から話題提供メモということになっております。

それから、参考資料は当面の検討スケジュールと、第2回、第3回委員会の議事概要でございます。何か不足がございましたら、事務局までお申し付けいただきたいと思います。よろしゅうございましょうか。

それでは、資料の順番が先に更なる論点になっておりましたけれども、委員長と御相談申し上げまして、議事の順番といたしまして、まず委員長のコメントを最初にいただくということにさせていただきたいと思います。その後に、事務局の方から更なる論点とその説明資料について御説明申し上げるということにさせていただきたいと存じます。

それでは、委員長、お願いいたします。

委員長 何分でしたか、15分でしたか。

事務局 基本は15分なんですが、委員長権限でどうされるかはまた。

それでは、以降の議事、委員長よろしくお願いいたします。

委員長 そうということでございます。順番を変えたのは、事務局からもらった論点のまとめがなかなかよくできていまして、この後にやると私は言うことがなくなってしまっているので、その前にやってしまった方がいいなと思って、先にやらせていただきます。

資料4というのがあると思うので、字が書いてあるところはみんなここに入っていることと同じですので、字のところはお手元で資料をごらんください。

ここの目次にありますように、まずは入り口論というところから各論で(5)まで続けてさっさとなるべく早くやりたいと思います。

まず、入り口論なんですけれども、まだ十分に議論していなかったなと思うのは、国土基盤というのは一体何なのさというもののデフィニションというたぐいのことが要るかなという感じの話です。いろいろあると思うんですが、国土と社会基盤というふうに国土基盤というものを理解することもあり得るだろうし、それから、国土における国土の上に乗っている社会基盤というふうに理解することもできると思うんですが、私がとりあえず考えた感覚は、国土スケールで考えるべき社会基盤という意味かなという感じがしているところでございます。

この国土スケールで考えるべき社会基盤という意味は2つあるかなと思うんですが、1つは大きな地理的スケールで考えるべき社会基盤。港湾とか空港はこの典型ですよね。それから、もう一つは、国民的あるいは国家的な視点から考えるべき社会基盤。したがって、地理的にはそんなに大きくななくてもいいんだけど、でも国民的ニーズとか国家的視点から考えるようなものがあれば、やはり国土スケールで考えるべき社会基盤という定義なのかなと私は理解していますが、これはむしろ事務局から教えてもらうような話かもしれません。

2)は、専門委員会で扱うべき国土基盤の対象なんですけれども、仮にさっき言ったような国土基盤を理解したとしても、大ざっぱに言うと2種類の理解があると思うんです。1つは、1個目に書いてある認識とか理解とか分析作業上の一般的な意味での社会基盤という意味で、そうすると、この概念は広いんですよ。社会基盤は、私が学生にいつも言う話ですが、4,000年ぐらいの歴史の中でやってきている話だから、定義はどんどん広がっているんですよ。港とか航路とか道というようなものは4,000年前からずっと社会基盤ですが、鉄道はこの150年にすぎないし、飛行機はわずか50年ぐらいの意味だし、最近では情報システムというのは明らかな社会基盤と思うべきだし、もっとやわらかいので言えば、ここに書いてあるソーシャルキャピタル、ヒューマンリレーションというものだって社会基盤ですよ。そういうふうに考えると、我々がいろいろ議論したり理解したりする上では、社会基盤はなるべく広めにとらえた方が私はいいと思うんです。

ただ、一方で、この計画に書き込む計画アクションという意味では、ソーシャルキャピタルの計画を立てると言われたって困ってしまうだろうから、つまり、国土

交通省で何らか直接仕事をする、あるいは何らか政策を通じて影響することのできるものが計画アクション上の社会基盤だと思うんです。したがって、公共事業そのものや公益事業やあるいはPPP的な事業など、そういうものが2つ目の意味でのものだと思います。したがって、この2つを使い分けながら、だけれども両者を区別しながらやっていく必要があるかなと。これが混じってしまうと何だかわけがわからなくなってしまうと思いました。

3)は、他の委員会との連携・分担関係は当たり前ですね。共通の現状や将来認識をつくったり、あるべき方向性というのはやはり共同でやった方がいいんじゃないかなと思いました。

ただ、もう一方で、計画アクション策定上は役割分担を明確にしておかないと二重手間になるので、もうちょっと経ったらこれを考える必要があるのかなと思いました。特に国際交流や自立的な地方部をやっているところ、それから、国土管理のところ、すみません、これは山形に出張中につくったものですから、正式の専門委員会の名前を忘れて、こういういいかげんな名前にしていますが、意図は御理解いただきたいと思います。

それから、4)が全国計画とブロック計画の意味と関係なんですが、私なりに少し書いてみたんですが、これは議論していただきたいところです。1つの考え方は、1行目に書いてあるように、全国というところでやるものは言わば方向性のみすぎないのであって、具体的はしないと。ブロックで具体化すればいいんだという考え方。2つ目は、全国でやるのは方向性と各ブロックで書くべき選択肢みたいなものを提示して、ブロックでは選択をして具体化すればいいんだという考え方。私はこの3つ目に書いたような感じかなと個人的には思っているんですが、議論していただきたい、決めていただきたいと思うんですが、全国では国民的な意味での方向性と汎ブロック的な基盤、大きい空港とか大きい港は多分これに相当すると思うし、高速道路も一部の機能はこれに相当すると思うんですが、そういうものも概念的具具体化、つまり、うんとプリサイズには決めないと。

それから、ブロックではブロック内の基盤の方向性は、やはりブロック内でやってもらった方がいいんですよ。ブロック内の方向性まで全国でやることはない。それから、いろいろなものの具体化、こういう感じかなと思うんですが、ちょっと違っているかもしれません。

2つ目、これまでの国土計画と今後の国土計画を、私がどんなインプレッションを持っているかということで一応まとめておきました。大した話ではありません。

1)は、戦後初期の国土計画は、初期とも限りませんが、極めて切迫感がありますよね。大幅に国土が縮小した中でどうやって食っていくかという感じでできている。しかも、戦前の総動員計画か何かの系譜に立っているの、割合バリバリバリとやる感じで来ている。

高度成長期になると、国土の均衡発展がいろいろな形で中心になっていて、私はこれは発展と地域格差是正を両立することのできた世界的にも数少ない成功事例ではないかと思入るんですが、一方で副作用も大きいわけですね。

それ以降の国土計画というと、ちょっとこれはやってきた方には失礼な表現になっているかもしれないので割り引いて考えて見ていただきたいんですが、ややバブリーな時期につくっていて、やはり富める国の悩みみたいなところがあって、イメージ中心で抽象コンセプト、それは非常に面白い面白いんだけど、やはり切迫感と現実感にやや薄いきらいがあって、国民が国土計画をうんと信頼してくれたかということ、やはり課題があったかなというふうに私は感想を持っています。

今度の国土計画の基本トーンはというと、これは一部皆さんと共有できるんじゃないかと思いますが、私はやはりいろいろな意味での危機感、そして、いろいろな意味での舵を方向転換していかなければいけない大転換。そしてまた、イメージ中心より現実感、そして、断固実行という感じかなと思うんですが、いかがでしょうか。

それから、次は各論です。5つあるんですが、(1)は国土の質を改善する・失った質を取り戻すというもので、これは引き算の国土形成というようなイメージを私は持っています。ここまで足し算でやってきて、豊かさや便利さや欲望、それから、利に席卷された国土をつくってきて、勿論これでいろいろないいいことがあったんですけども問題もある。例えば、こんな写真を見ていただくとわかるように、豊かな道をつくってきたんですが、周りは実は情けないような国土をつくってしまっているということですね。これなどは是非引き算したいですね。引き算して、もっと誇りの持てる土地の姿と風景にしたい。

それからまた、人口増大で郊外開発などというときには、こういうものをいっばいつくってしまった。右側のところは斜面災害の危険地です。左側があふれば行

ってしまう洪水上の危険地です。こういうところに家を建てるのを何となく黙認してきてしまったということ。こういうものも引き算の対象。

それからまた、引き算ではございませんけれども、一方で国土基盤、特に社会基盤がリッチな状況にあるかといったら、決してそんなことはない。こういうものはどこにでもあるわけですね。こういうものが日本の道路の典型です。決して、東名とか名神とかあれが日本の道路の典型じゃないんですね。これが典型です。これはやはり質を向上する余地がまだいっぱいあると私は思うわけです。

そんなこんなで足し算でやってきた国土開発は、いろいろな利便性や何かはよくなったんだけど、裏腹に国土の雑然化、誇りとアイデンティティの喪失、大地から離れた国民、コモンズ概念の喪失、こういうところがネガティブ・エフェクトだったかなと反省しているわけです。

一方で、やはり今見たように、貧困な社会基盤と工夫のないつくり方と使い方、もっと知恵と技術と制度を凝らせば、もっともっと上手につくれたし、もっともっと上手に使えるんですね。目標としては、国土を何しろ 37 万平方キロメートルしかないんですから隅から隅まで美しい、隅から隅まで誇りを持てる、隅から隅まで気を遣った国土と産品、これは国土からのプロダクトという意味ですが、そんな感じがどうかなと。それこそがジャパンブランドでどうかなと。すぐにできる話ではないですが、あと 50 年とか 100 年ぐらい掛かってこういう目標にするんじゃないかと思うんです。

引き算の視点はというと、美しくする、安全にする、暖かくする、この意味はどういうことかということ、暖かい集住、つまり、同じところにうんと詰め込んで密度を高くするというだけではなくて、そこにはコミュニティを回復するというような暖かさをやると。

それから、双方向の国土と地域マネジメント、仕組みの原点はユーザーとの協働型国土基盤マネジメント。協働で継続的に作り上げていく国土と社会基盤、これはよく私が使うことが大事だということを勘違いされて、もうつくるのはやめて使うんだなどと言ってしまう人もいますが、そういう意味で私は使っているのではなくて、作り上げていくと。常に基盤というのはいじくり回して作り上げていくものであるという感覚を持っているわけです。

この図は何かというと、今いろいろマネジメントというのでいろいろな指標をつ

くったりして、どっちかというトップダウン型のマネジメントというのは一生懸命やるんですけども、どっちかという大事なものは、協働作業を通じてボトムアップ型のマネジメントを併せてやっていかないと、今申し上げたような隅から隅までみたいなことにはならない。では、そういうときに協働型がなぜ必要かという、いろいろなことを言われていまして、紛争解決の手段、市民の権利として当然だという議論もあるんですが、私はそういうことよりは、むしろ社会基盤あるいは国土のニーズと問題を緻密に発見する手段であると。例のガードレールでとんがったとげがいっぱい出ていましたけれども、あれなんてユーザーの協力があったら、はるか昔に解決できている、発見できているはずで、あれができていないということが、ユーザーとの協働ができていないということなんですね。その証拠なわけです。社会基盤というのは本来はユーザーと管理者がもっと融合していたものでありますが、それがどうも分離し過ぎているのでそれを融合させよう。工夫を凝らしてやっていくためには、透明で合理的な場が必要。そして、インフラ、国土というのはコモンズですよ。そうすると、そういうところでの協働の活動を通じて国民の教育もしていく。

ちなみに、これは山古志にある中山隧道というトンネルですが、これは昭和3年ぐらいから昭和三十何年ぐらいまで30年ぐらい掛けて地元の人がお金を出し合ったり、自分で掘ったりして、ようやく村から外へ道が繋がったんですね。つまり、つくってもらふインフラなんじゃなくて、自分たちが汗を流してつくるインフラ、これが原点なんですね。そこにやはり回帰すべきじゃないかと。ちょっと極端かもしれないですけども、気分的には回帰すべきじゃないかと。シーニック・バイウェイなどというのはそういうもので割合地道な活動の一つだと思います。これは詳しく説明する必要はないですね、省略します。

シーニック・バイウェイというと、何かすごくきれいなところをバリッとやる北海道みたいなことばかり思い浮かべられるかもしれませんが、実際はそうじゃなくて、こんな薄汚い道をシーニック・バイウェイと指定して、いろいろな人が参加してだんだんきれいにしていく、だんだん誇りを持てる場所にする、だんだん観光の名所にしていくというような活動のようですね。きれいだから指定するのではなくて、汚いからこそ指定してきれいにするという面も忘れてはいけません。

(2) シームレスアジアでございます。ここはもう長々と説明する必要はないですね。

皆さんたくさんおっしゃいました。対中国など近距離国際輸送のデマンドが増大すると、総体的には積替えとか乗換えとか端末コストのウエートが高まりますから、むしろそれを削減するという圧力が出ますよね。そうすると、従来のような、例えばコンテナも大型船化しているような、ああいう積替え重視型、規模の経済発揮型よりは直行速達型輸送が総体的には重みが増えるはずであって、そうすると、RORO船のニーズなどというのは拡大するわけです。

だけれども一方で、対北米、ヨーロッパなどを考えると、コンテナ船は更に大型化してくるわけであって、そっちに対する対応も必要。そういうふうを考えていくと、EUが陸の統合だったのに対して東アジア圏は広い海の経済圏、そういうことを意識する必要がある。

それやこれや二重の国際輸送体系という感覚を持っています。それは従来コンテナ中心でやってきた非常に拠点化する、うんと拠点化する国際ハブというようなスタイルのものと、ブロックの拠点をつくってその間でRORO船をやっていくというようなものと、それからローカルターミナル。シームレスアジアに向けていろいろなボトルネックがありまして、例えば、シャーシーが共通で使えないなどというのは非常に典型的な例ですが、ああいうボトルネックを発見して実効的に対応していく、これが具体案ではないかと思います。

(3)、今度は「三つの安心を確保する」という言葉で書いてみました。我が国の国土の特徴はいっぱいありますけれども、1つは、ここにあるように四季折々の風景とか自然と折り合いをつける生き方とか自然災害でございます。災害が大型化しているし頻発化していると。もう一方で特徴の2で、犯罪が最も少なかった先進国であると。この特徴をやはり意識しないわけにはいかないわけであって、3つのハザードからの安心を是非ここでうたってはどうかというものでございます。

1番目は自然災害からの安心。大型化する災害に備える。2番目は、犯罪や事故からの安心。我が国の美点を取り戻す。3つ目が、デジタル・ハザードからの安心。これは、情報基盤として大いに便利にしていかなければいけないし、それから、地方部のテイクケアもしなければいけないんですが、一方で、今からデジタル・ハザード、デジタル・ディバイド以上に、私はこれを言う方が国土としては大事なんじゃないかと思っています。デジタル・ディバイドの方が多分解決は簡単なんじゃないかと。

こうやって見ていただきますと、これは中越地震ですけれども、ずたずたになって孤立する集落がいっぱい出たんですね。孤立してしまって水と食べ物くらいは従来から言われていたのでまあまあだったんですが、電力がない。それから、電波がない。要するに、電力と電波がないと今時話にならないんですね。孤立化対策としては、ここにありますように、やはり中山間地の電力と電波、電・電の確保をもっと明確にうたってはどうか。それは、1週間とかそういうオーダーだけでもいいんですけれども。

(4)交流に不可欠な地域のアイデンティティであります。我が国の国土構造を分析する。これはちょっと私どもで研究した成果を2~3枚グラフを見てもらいたいと思いますが、まず、国土の計画をやるに当たって構造を分析しないといけないと思います。どんな構造かということ、いろいろな意味の構造がありますけれども、人口があちこちに分布していると。それぞれの町がいろいろな役割を分担しているわけですね。昔はいろいろな種類のもので地元にあったわけですが、交通が便利になってくると、例えば北海道の例で言えば、見ておわかりのように札幌が赤くなっていますが、あらゆる行為の機能まで札幌が担っています。けれども、注意の機能は旭川とか帯広とか室蘭とか函館なども担っていて、それ以外のデイリーの機能は青いところが担っていると。これは、計算機で市場的なシミュレーションをやって、それぞれの町がどういう機能を担っているかというのを階層化してやるもので、これだけの計算をするのに実は4日ぐらい計算機を掛けっ放しにしないと動かないんですけれども、どうやっているかということ、消費者がすごくデイリーに使うものから、たまに買うサービス等まで幅広く頻度が違う消費をしていますと。それを仮に3つに区分けしたときに、どこの都市にどういう機能があるはずであって、どこの都市から消費者はどうやって購買するなり自分が行ってエンジョイするかというのをシミュレーションしてマーケットの状況を再現したものです。これは現状のつもりです。変なところもありまして、例えば、新潟が仙台の下についているとか、そんなはずはないので、そういうふうに行けっこないですから、おかしいところもあるんですが、何となくわかりますよね。

では、これが30年ぐらい前はどうかというのを逆シミュレーションしてみると、こんな状況にあるように思われます。これは交通が不便ですので、それぞれ秋田とか新潟とか、例えば、函館も全く札幌と同等の機能を持っています。したが

って、人口の規模は別にどっちが大きいとか小さいという違いはありますけれども、それぞれ小さいのは小さいなりに独立した機能を持っていたんです。それが、だんだん交通が便利になるにしたがって、これが昭和 50 年代ぐらい、これが今です。こういうふうには多分なっているように思われます。

これで言いたいのは何かというと、交通を便利にするようになってしまうから不便にしておけということと言いたいわけではなくて、交通を便利にするということは実にはいろいろなメリットがあって、地域と地域の関係性を高めることができるんだけれども、ユニバーサルなものばかり追っているという結果しか出ないんですね。個々の地域が固有性というものをやはり追求しないとだめだなと。ここに書きましたけれども、交通利便性は交流促進に対して不可欠の装置だと思います。これは是非これからやらなければいけない。だけれども、同時に地域のアイデンティティづくりというものも両輪のもう一方の車輪にしてがっちりやっけていかないと、何のためにやってきたのかわからなくなってしまう可能性もある。

これを「さやえんどうコンセプト」と言いまして、あるところで私が使っているものなのですが、これをそれぞれの地域だと思ってください。それぞれは独自にいろいろな努力をしてほしいんですけれども、それぞれ個性を發揮してほしいんです。ただ、個々に個性を發揮するのは実はそう簡単な話ではないんですね。グループになって私たちが独立した豆じゃなくて、さやえんどうですよという主張をすると、ずっと売れ方が違いますよという意味です。実はこれを使ったのは、東急の世田谷線というところのプロジェクトでありまして、従来各駅にはいろいろな町内会みたいなものがあるって、一生懸命努力しているんですが、全然アイデンティティがないですね、まとまったものが。それじゃ渋谷・新宿に勝てるはずはないと。将来ないということを申し上げて、是非さやえんどうで 10 個の沿線の駅が一緒になって自己主張しましょうということをお願いしているところでございます。

個々の独自性と切磋琢磨、集団的アイデンティティ、それを支える組織と活動がキーポイントではないかと思われれます。それが恐らくは東急世田谷線なんて短い区間だけではなくて、例えば、山形新幹線と地域づくりの活動などというのは、あの広い米沢くらいから新庄くらいまでが一体となってある種のアイデンティティを主張していますね。そば街道というのはその一つの典型ですが、そういう交通軸というものが単に絵に描いた軸と言っているだけではなくて、そこである種のアイデン

ティティをつくるんだというふうにならないと意味がない。

最後ですが、二層の広域圏というところで、今の話とも関係がありますが、こういう図が出てくるわけでありまして、やはりすき間みたいな白いところがいっぱい出てしまう。特に、北海道は白いところがいっぱい出てしまう。だけれども、もう既に議論されているように、定住人口で数えるのではなくてもっと交流人口で数える発想にしていかないと、土台日本の地方部、最も貴重な地方部というのを大事にできない。そうすると、私としては仮の名前ですけれども、汎住民コンセプト、その住民たちではなくて汎、もう少しジェネラルな、つまりそれは日常の人だけではなくて半日常で、月に1回ぐらい来る人もいるし、年に1回ぐらい顔を出す人もいるし、全然来ないけれども知恵だけはくれるとか、メールではやりとりしているとか、そういう人も込みにしていくと実は汎住民というのはかなり多くすることができる。例えば、これはある方に聞いたんだけど、湯布院ぐらいたと、いる人よりも来る人の方が多いんですってね。そういうような世界ですね。

エコツアー、スローライフ云々となってきた、こういう交流というのはすごく大事です。ただ、そのときには決して名所とか旧跡とか世界遺産というものではなくて、日常空間にこそ魅力を見出して、しかも、日常空間を魅力的にしていくという山形県の金山町などが多分典型例だと思うんですが、そういうものが多分よくて、かつて藤森照信さんが路上観察学というのをやりましたよね。あれは全く勝ちを見出せないところから見出していくものでしたね。そういうふうに考えていくと、私はちょっと観光の御専門の方には申し訳ない言い方なんですけど、観光という言葉はもう古い。もはや観光の時代ではないとあえて逆説的に言ってもいいんじゃないかと思うんですが、それは観光というのは私もよくわかりませんが、光るところを観るんでしょう。そうすると、光るところだけ観ているようではだめで、しかも、観るだけでもだめでやらなければいけない。参加するんだから、観光じゃない言葉でやっていくべきじゃないかなという感じを持っています。その際重要なのは、誰でもどこでもいつでものハイブリッド性とオープン性の高い交流の仕組みづくりが要るんじゃないかということでございます。

どうも御静聴ありがとうございました。

それでは、どうしましょう、これで質疑とかした方がいいですか。まとめてやった方がいいですか。

事務局 それは委員長の御判断ですが、できれば少しディスカッションしていただいた方がいいかなと思います。

委員長 では、どうぞ委員の皆さんから御意見などをお願いしたいと思います。特にどうでしょう、事務局にも伺いたいんですが、最初の方の国土基盤の定義、それから、これから我々がやっていく対象とかその辺については、何か私の感じが違っているか、ずれがないかとか、その辺率直にいろいろと教えていただきたいんですけれども。

事務局 国土基盤という分野は国土形成計画の非常に未知の部分のものなんですね。未知の部分であるというのは、要するに我々は国土交通省の中に国土基盤部隊を控えているということがありまして、そういう国土基盤部隊の意見も十分集約しながらやっていかなければいけないので、余り突っ走るだけ突っ走ってもこけてしまうということが非常にバランス的にはしんどい気持ちを持っています。今回の国土基盤という概念を私はかなり、いわゆるハードというよりもソフトに近いところを何とか議論していけないかなということ非常に思っています、そういう意味ではソーシャルキャピタルというのがここに出ていますけれども、そういうところの話とか仕組みづくりみたいな、制度設計みたいなところをやっていかないといけないなと思っていますところなんです。

それから、先生の方で国土計画をどう見るかというお話で、過去の計画の中から今度の国土計画の基本トーンということで危機感、大転換、断固実行と、まさに私はこうすることで大転換しないといけないと思っています、国土形成計画法という法律をつくる時に、そもそも法改正が必要なのかどうかという大議論がありました。至るところで私どもは国土形成計画法を制定することによって、これまでとは全く違う国土計画をつくりますと言い続けてきたんですよね。その結果、私はいろいろなマスコミからかなり責められています。俺たちは見ているぞと、しっかり見ていると。正直言って、今の計画部会の状況を見ているけれども、何ら変わったところがないというかなり厳しい指摘を私は受けていまして、そういうことにどういうふうに対応していくかといういろいろ考えていまして、例えば、先生の言われる危機感という話であれば、経済大国みたいなものから小さくてもきらりと光る国というようなコンセプトに変えてしまうかとか、例えば、大転換ということであれば、文字どおり産業展望・東アジア連携専門委員会の寺島委員長などはよく言われます

けれども、これは私もいつも思っているんですが、高度成長期というのは太平洋ベルトと東京から欧米と付き合っただけで経済成長を達成したものが、東アジアというものはやはり日本海側も玄関になって大陸と付き合っただけで、日本が21世紀も生き抜いていくというコンセプト、要するに、そういう意味で国土軸がわっと変わりますというような、そんなコンセプトも出していかないとなかなか世の中の的というか、これまで法律改正に携わった者としては、それぐらいやらないとなかなかもたないかなという感じがしております。

流れ的にはこういうことをいろいろ議論していただいて、特に年内は非常に幅広い議論をしていただくということだと思っておりますけれども、国土基盤の場合には、例えば、我々の国土基盤部隊、例えば防災などという部分について、なかなか国土計画局の中で新しいコンセプトを出すというのができにくいので、この辺はほかのいわゆる事業部隊によく聞いて考えていくしかないなと思っておりますけれども、国土計画局としてどういうところを切り込めるのかという玉づくりをこれからいろいろ考えていかないといけないと思います。

計画部会を動かす前に、私などが国土基盤について3つ宿題を出していたのは、要するに既存ストックの体系化ということです。それも、ちまちました用途転換というのではなくて、非常に大きな既存ストックの体系論をしてほしいということが1つ。ところが、既存ストックだけではどうしても地方の受けが悪いものですから、国土基盤をつくると言ったときに、私どもは安全・安心・安定な国土基盤というものを引き続きつくり続けるんですよと言いつけてきたんですけれども、それは要するに選択と集中ということなんですよ。要するに、つくっていく国土基盤をどういうものに集中し、どういうものをつくらないのかなという、基準みたいなものの一つとして安全・安心・安定という言葉のコンセプトを出していたということです。

それから、もう一つは東アジアということで、これはいろいろシームレスアジアとか規制緩和の問題ですとかカポタージュの話ですとか東アジア街道という話ですとか、いろいろな話が東アジアの中に入っているんですけれども、そういう3つの軸ぐらいで何か非常に新しいコンセプトで深掘りのできる部分を、ここで先生に書いていただいている断固実行というところで玉が受けられると非常にありがたいなというふうに、私は委員会を全部見ていてそういう感じを持って国土基盤については考えております。

委員長 国土基盤というものの定義はですか。

事務局 国土基盤というのは、先生がここで国土と社会基盤というお話で、この社会基盤という中には私はソフトな部分も入っているんだろうと思っています。

委員長 私は、この中で言うところの国土スケールで考えるべき社会基盤というのが国土計画局で言うところの国土基盤かなという理解はしておるところなんですけれども、その辺はですか。

事務局 まさにそういうことですね。特に、こういう地方計画を超えるような部分で動いていくような大きなムーブメントになるような国土基盤というようなことを考えていただくとありがたいかと思えます。

長くなりまして、すみません。

事務局 若干よろしゅうございますか。面白くない話なので先に。この委員会で国土基盤は何かというところは、基本的に道路だとか港湾とか空港とか鉄道という交通基盤だろうと。それから、もう一つは情報通信基盤だろうと。それから、防災基盤だろうと。それから、その他環境のため、特に循環資源を中心にどういう循環資源をうまく回すための、こうなると、そこで交通基盤というか物流基盤になってしまうんですけれども、そのための仕組みづくり、この辺りを中心にしておりまして、それに加えて、ただそういったものがうまくワークするためのソフトの部分をつきつけて基盤と呼ぼうかなと思っております。

それで、今の議論の中で純粋にソフトなんだけれども、まさにこれは今後の国土づくりに必要なものなんじゃないかと、そういったものを国土基盤としてどうとらえていくのかというところが少しボーダーでありまして、勉強課題かなと思っております。そういうとらえ方をしております。

委員長 これはもう少し議論していただいて、いずれ書き込んだ方がいいと思うんですけども、ここで言っている国土基盤というのは、かくかくしかじかのようなものかというのを書いておいた方がいいと思うんですね。それが鉄道とか道路という書き方ではなくて、もうちょっと性能規定的な書きぶりの方が格好いいですよ。さっき事務局がおっしゃったように、全く新しいコンセプトで行くんだというふうな。交通基盤と防災基盤となどという言い方ではもう一つ寂しいので、是非それを議論してはかがかという意味で話題提供をさせていただきました。

委員 これは議論を少ししていいんですね。アウトカムベースで何か計画を考え

ていくべきだということから言えば、特に防災基盤なんて一番典型的かもしれませんが、委員長の話の中でもコミュニティのネットワークがしっかりしていれば、かなり防災・減災効果が大きいとのご指摘がありました。河川の堤防を高くするというハードで解決できる所と、そのプラスアルファでコミュニティネットワークで解決する所ということを含めざるを得ないだろうし、どういうふうに投資していくかといったときに、全体最適といった中で堤防を高くするよりも、コミュニティを強くするあるいは情報システムを強くするような投資みたいなものを優先すべきだという問題をつくることのできるかもしれません。難しくてどういう問題なのかわかりませんが、いずれにしても、そういう相互関係があるということにははっきりしていますよね。

それから、安心・安全といったときにもいろいろな面の安心・安全があって、必ずしも同じような意味での危険率が保証されているとは限りません。アウトプット・アウトカムベースで考えたときに、あるものに関しては物すごく安全にしている、無駄が生じているけれども、あるものは意外に安全じゃないみたいなことがあります。例えば、インターモーダルで人が動いていったときに、あるところだけすごくバリアフリーだったり安全だったりするんだけど、全体で見れば余り安全じゃない。これはやはりトータルで考えなければだめでしょうということで、生活の中のいろいろな安心・安全も、あるものだけ安全にして、そこで投資がむだになっているということだとやはりまずいですね。インプットベースで見ると、やはりそれぞれの担当者はそれぞれの安全のことしか考えていないから、やはり国土計画の中で総合的な安全性というのは評価しないといけない。また、コミュニティの役割を評価したりというのは、国土計画として出てくると面白いかもしれませんね。

委員長 ほかにはいかがですか。司会と両方やらなければいけないんですが、よろしいですか。

では、時間もちょっと苦しいかもしれないので、とりあえずこれくらいにして、後で全体の論点のときに多分一緒の議論になると思うので、またやりましょう。

では、続きまして、もう次の説明でいいんですか。

事務局 では、事務局より少し。

事務局 やはり今後のテーマの質的な向上というのを考えますと、例えばなんで

すが、中部国際空港が一つの面白いケースかなと思いますね。今、民営化ということが出ていますが、実はあれの一つの目玉がバリアフリーなんですね。どういうことかという、例えば私どもが乗って行って着きますと、同じ目線ですっと上がって行って飛行機の上。逆に、下りても同じ目線ですっと来て乗れるということで、車椅子で乗れるような空港になっています。非常にコスト面で安いので非常に話題になっているんですが、実は非常に使いやすくなっている。それは恐らくユーザーさんに合わせて、時代の要請に合わせて考えているというのがあって、従来の社会基盤整備はどちらかというボリュームを追わなければいけなかったんですが、先ほどの景観もそうですね、道路が要る。ただ、道路ができたときに美しい道路が欲しいというがあるので、そういう時代の価値観に合わせて、これから高齢化社会になっていく中でどう使いやすいかという、ある意味企業では当然やっていることなんでしょうけれども、それを社会基盤で導入していくということも大事なかなという感じがしますし、恐らく産業界がやっていることをある意味では参考にしながらやっていくということかなというのが、先ほどの委員長のいろいろな御指摘の点に絡む一つの切り口かなという感じがします。これは感想で申し訳ございませんけれども。

委員長 そのこのところは勿論企業でもやっていることでもあるんだけれども、歴史の中でずっと人類がやってきたんですよね。それをたった50年とかそのぐらいでインフラが全部整った、もう違うことをやるというたぐいの話ではなくて、4,000年の歴史の中でちょっとずつよくしている、それをまた我々も続けるだけだと。確かに、この数十年一生懸命やって量的にはこんなになったけれども、まだ終わったわけではないという感覚をね。

事務局 おっしゃるとおりで、これも一例ですけれども、たまたまある自動車の部品メーカーの人と会ったことがあるんですが、ある研究所にお邪魔しまして、既にもう自動車なんて完成した製品だと思われていますね。したがって、今ハイブリッド化とか特殊な分野以外はもう終わっているのかと思うと、そうじゃないんですね。幾らでも進化していますと。例えば、エンジンをセラミック化するとかいろいろあるということで、まだ実は車自身、量はかなりつくっていますけれども、どんどん質的に高度化していく時代だということなんですね。ですから、国の整備する基盤整備もそういうマインドで行けば、幾らでもこれは質を高められるということ

があるし、恐らくそれがこれからいろいろな世の中の官から民とかいろいろな流れの中で、そういう感度をより重視していくということが求められてくるのかなという感じはちょっと持っているんですけども。

ちょっと感想で申し訳ございません。

委員長 ありがとうございます。

事務局 それでは、事務局から資料の説明をさせていただきます。

資料2と説明資料でございます。

一通り各先生方からもいろいろとプレゼンテーションをちょうだいいたしまして、委員長から今、総括的なお話をいただきましたし、10月に最初に御説明申し上げました主な論点について、一通り御意見をいただいたと思っております。具体の中身をどういうふうにもう少し詰めていくかというところはこれからの課題だなと思っております。むしろ幾つかいただきました御議論の論点をもう一度整理いたしまして、深掘りをするところをピックアップしてみたというペーパーを今日は資料2で出させていただきます。

3つ大きな項目を出してございまして、1つは、危機感やら何やら現在の大きな世の中の変化の中で、質的な転換を図ろうというお考えとありますが、コンセプトを出していただいたのでありますが、質的なところというのは何なのかというところをもう少し御議論いただこうかなということで、1にありますような「目指すべき新たな国土基盤の姿に関する論点」というものをつくりました。要は、少子高齢化だとか人口減少とかITの高度化とか、それから、自然災害の激甚化といったいろいろな国民生活を脅かすような、国民生活を大きく変えるような事象が起こっているわけですが、その中で魅力ある国土の形成に向けて国土の質的転換はどのような形で行われるのかというようなところを、もう少し詰めさせていただきたいと。

例えばというところに、今までいただきました意見を事務局なりにつまみ食いしたのもですから、いろいろ落ちもあると思いますが、並べてみたのが5項目ございまして、ジャパンブランドと呼ばれるような魅力とソフトパワーにあふれる我が国国土の形成を支える国土基盤だというような言い方でありまして、アジア経済とシナジー効果を生かし、我が国の地域経済の自立。地域経済と申しましたのは、どちらかという今、圏域部会で検討していただいておりますブロック単位で、それ

が経済的に自立し、持続的な発展が図っていけるような国土基盤というのは一体何だろうかと。ある意味では地域のブロックがアジアとどう結ぶかという、交通だとか情報通信基盤だと思えますし、それから、ブロックが安全でブロックに住む市民が安全に暮らせるような防災基盤といったものだ。

それから、3つ目ではありますが、今、実空間と今後の更なるIT化によってもたらされるサイバー空間が一体化していかなければいけないんじゃないかと。そういったことを実現し、豊かな土地生活と知識産業とか地域コミュニティを支えるといった国土基盤の在り方を今検討しているんですが、これが質的な転換ですという言い方があるかなと。

4つ目ではありますが、計画的な都市の縮退に合わせて質の高い都市空間と自然の回復をもたらすんだと、これが質的な転換の中身であると。

一番最後でございますのが、循環型社会の構築として経済のグリーン化、これを先導する環境都市のジャパンモデルをつくるんだと、これが質的な転換。少し言葉がまだ十分練れていないんですが、こういった辺りに質的転換のコアの部分があるのかなということで整理をいたしましたので、更なる御議論をちょうだいしたいと思うわけでございます。

それから、そういった質的転換を図る上で、具体的に何かアクションを起こしていくとどの辺が中心になるのかなというのを整理いたしましたのが、2番目の部分でございます。2番目の最初に出ておりますのは、最初の論点ペーパーでは既存ストックと書いてあったものでありますが、道路、河川、鉄道、港湾、防災施設等の既存ストックが有する機能上、空間上のポテンシャルをうまく引き出して、都市的サービスの高質化や国土の安全な更なる向上を図るために、一体何をすればいいのかと。例えば、総合的なアセットマネジメントを実施していくとか、いろいろな基盤施設を相互にネットワーク化することによって、更に機能が高度化できるのではないかと、それから、既存ストックの持つ空間をうまく利用してやって、自然環境の保全とか修復とか再生といったものがやれるのではないかと、こういった観点を少し書かせていただいております。

2番目のアクションに関するポイントでございますが、安全で安心な国土の形成に向けた防災・減災機能の整備に向けて、ハードの防災施設の目指す水準はどのようなものなのか、また、ハードの施設を補完するソフトの施策はどうあるべきかと。

ある意味ではハードでどこまで守って、ソフトでどうカバーするのかという議論をいただいておりますが、それを具体的にどの程度にどうするのかという辺りが、まだ残っているかなと思うわけでございます。「例えば」のところに、実はその辺はまだ詰められていないものですから、整理が十分ではございませんけれども、交通基盤については耐震補強だとかネットワークによってそれ自体を災害に強くするということとか、それから、緊急時の代替ルートの確保を進めると、ある意味ではリダンダンシーを高めるといったことと、それから、河川だとか海岸だとかそういった堤防などにおいては、適正な防御水準の確保を目指したハードの整備とハザードマップとか防災意識の啓発であるとか、広域的な行政、コミュニティの連携による体制の整備・確立といったことを複合させることによって機能が高められていくのではないかと整理しておりますが、それはどのくらいのアンバウトといえますか、組み合わせにするのか、その辺りはまさにもう少し議論をしていただかなければいけない部分でございます。

それから、でございますが、資源循環型等環境に優しい国土の形成に向けてどうあるべきかと。1つは、国内だけでなくアジアにおける、世界を相手にした資源循環が必要であるということで、リサイクルポートとかエコタウンといったプロジェクトが今ありますけれども、そういった既存のプロジェクトの延長で環境産業とか環境都市づくりに関するジャパンモデルはどうあるべきかと、この辺りを御議論いただきたいなというものがございまして、それから、これは今は議論がまだ余りなされていないんですけども、交通部門の環境負荷軽減のためのマルチモーダルな輸送システムの整備の在り方についても御議論を是非ちょうだいしたいと思うわけでございます。

と については地域ブロックを主人公に考えて整理をしておりますが、この地域ブロックが自立し、いわゆる海外と交流・連携をしていくと。そのために、例えば日帰り可能交通圏とか翌日配達圏、これは物流の方でございますが、いわゆるヨーロッパのようなお互いにあたかも一国のような、ボーダーを余り感じないような物流・人流をつくっていくということが一つ重要なことかなという議論がございましたが、そのために国際的な交通・情報通信基盤はどうあるべきかという辺りでございまして、リージョナルジェットのような小型の飛行機を使った相互の人流でありますとか、高速フェリー、RORO 船などを駆使した物流でありますとか、東アジア

ア周辺諸都市と地域ブロックが直接結ばれるような航空ネットワークもしくは海上高速輸送網といったものをどうやってつくっていくか。この辺りがシームレスアジアの形成という一つのテーマかなと思うわけでございますし、そのシームレスアジアを支えるソフト基盤の方として、お互いにトラックでございますとかそういったシャーシーなどの相互乗入れが可能でありますとか、海運でもある程度相互にカボタージュのような国内海運だけに頼るのではなくて、お互いに少しその辺をうまく工夫し自由な行き来をさせるとか、それから、航空路線につきましても、利便性をうまく向上していくようないろいろなソフトの施策を組み合わせでシームレスアジアをうまく実現していくと。これはアジアスタンダードと呼んでおりますけれども、アジアの周辺国との間でお互いにソフトの面で共通ルールをつくっていくと、こんなこともあるのかなということございまして、その点について日本のイニシアチブをとるべきではないかというのが、3ページの上にかかれた論点でございます。

それから、もう一つの地域ブロック関係でございますが、そうはいいながら国内的に地域ブロックは相互に結ばなければいけないと。多分ボーダレスが進むこれからの社会で と という論点を2つに分ける必要があるのかという気はいたしますけれども、一応そのような形で分けております。地域ブロック相互をうまく直結するための地域交通輸送ネットワークの形成を促進すると。場合によっては、今日別のところで聞いたのでございますが、圏域部会で実は議論が出たんですが、四国の一地区に行った後、次の四国の別の県庁所在地に行くために一度東京に戻ったりするというのが現状であるということでございます。ある意味では地域ブロック内でもそうですし、地域ブロックが相互に直結し、お互いに交流できるような航空輸送ネットワークの形成というのも一つの課題かなと。

それから、地域ブロックの主要な中心都市が相互に高速幹線鉄道だとか道路で結ばれるという交通回路をつくっていくことが重要かなと。ここではフェイルセーフティを備えると書いてございますが、何かあったときも十分遮断されることがないような、そういうネットワーク型の結ばれ方を考えるべきだと。このような論点を少し出させていただいております。

それから、でございますが、縮退する都市のモビリティを支えるということで、これも一つの考えでございますけれども、「例えば」のところに書いておりますのは、

都市の中でどんどん小さくなっていくんですけれども、多分その小さくなっていく都市の中で環状道路がうまく通過交通を排除してくれれば、環状道路の内側では公共交通主体のモビリティの確保は可能であろうと。それから、そういったところにおいて、特に中心市街地においては交通のユニバーサルデザイン化だとか、自転車・歩行者に優しいグリーンモード、これは自転車が歩行者自体に優しくないという御議論がございましたけれども、そういう交通関係の整備をしていくのではないかと。ここには書かれておりませんが、では、外側はどうなるのかということ、これから高齢化社会で、多分自動車がむしろ主役になるのではないかと。そういういろいろと交通網の使い分けみたいな議論があるのかなということで を書かせていただいております。

それから、 ですが、地域コミュニティの問題であります、地域コミュニティとかその地域の人的資源をうまく育てて支えていくような交通情報通信基盤はどうなのかということございまして、地域の日常生活を支える、特に医療でありますとか、高齢者等がうまく交流できるようなコミュニティ道路を中心とした地域の選択に基づく地域なりの移動手段を整備するということと、それから、地域においてもサイバー都市的環境の確保ができれば、ある意味では個人的にいろいろな仕事が地域にしながらできるんじゃないかということで、デジタル・ディバイドの解消や地域におけるコミュニティ LAN の形成などといったことが一つの議論にさせていただけるようなものかなということでございます。

それから、一番最後に がありますが、この地域をうまく振興していくためにも東アジア諸都市とうまく連携ができればよろしいわけですが、その際にビジター産業などソフトパワーをうまく使ってやるというようなことが の課題でございまして、例えばですが、先生方からいただきました意見の中で、地域ブロックに中心都市をまず1つ観光のハブにすべきではないかと。その観光ハブと地域コミュニティを結ぶ道路とか鉄道といった交通網、かつ、シーニック・バイウェイのような非常に景観のいいものでうまく結んでやって、速やかで快適に目的地に旅行できるような環境を確保するとか、地域からジャパブランドを世界に送り出せるような、そういった交通流手段とか情報通信手段が必要だと、こういった地域が直接発信できるような基盤を整備してやればどうかということを書かせていただいたものでございます。

一番最後に、3点目の論点といたしまして、こういったことをいろいろお考えいただく際に、全国計画として地域ブロックに対してどういうメッセージを送るんだろうかというようなことを3つ目に論点として書かせていただいております。地域ブロックがそれぞれ特色ある広域地方計画をつくる上で、全国計画からどのようなメッセージを発するべきだろうかと。「例えば」のところに書いておりますのは、地域にとって最もふさわしい整備水準とか優先順位のような、そういう地域独自のプロジェクトをうまく発送していけるようなメッセージを送ってあげたらどうかということと、地域がそれぞれ自分たちに最もふさわしい連携パートナーを、それは同じ国内の他のブロックかもしれないし、それから、海外かもしれないんですけども、見つけていくようにといったことをとりあえずここに書かせていただいております。これは、いろいろなものがあると思います。

一応そのような論点を掲げさせていただきましたので、これによらずでありますけれども、具体的に何をどうしていくのかということも含めて御議論いただければと思うわけでございます。

あと、説明資料で横長の資料がございます。ちょっとこれをごらんいただきたいのでございますけれども、今の論点に関して幾つか今まで御提示申し上げましたものも若干入っておりますが、資料を用意いたしましたのでごらんいただきたいと存じます。

既存ストックの活用のところでネットワーク化というお話を若干申し上げましたが、最初のページであります、水利用のネットワーク化事例というのがございまして、これは利根川水系の話でございますけれども、ダム群が相互に連携をすることによってうまく治水効果を上げるだとか、途中でその水系から別の水系に水を導水施設を置いて移動させるとか、そういったネットワーク化することによって水系としての機能を上げることができるというような事例でございます。

それから、既存空間をうまく使うということで、モントリオールの旧港の有効活用の事例がございます。これは、古くなった港をこんな風に公園やら何やらに使っている事例でございます。

それから、次のページを見ていただきますと、アムステルダム公共交通空間の集約化という絵がございます。これは、バス停と電停を一緒にしたというだけの話なんですけれども、路面電車は路面電車、それから、バスはバスと分けなくて、う

まく組み合わせてやることによって、自由な発想に基づいて組み合わせてやればいろいろなことができるという事例でございます。

それから、5ページであります、地域特性に応じた防災施設の整備ということで、これもある意味では役所がうまく連携すればいいじゃないかという話なのでありますけれども、これも防災施設をつくる際に道路網、橋、それと、耐震岸壁、その他港湾でありますとか、そういったものをネットワーク化した例でございます、こういったものがうまく機能すると地域の防災力が非常に上がるだろうと。

それから、6ページでございますが、長距離雑貨輸送における鉄道・内航海運分担率が載っております、モーダルシフトを少しずつ進めておるんですが、左上にありますようにモーダルシフトがなかなかうまく進んでいないという状況でございます、この辺りは新しい国土形成計画の中での一つ議論かなと思うところでございます。

7ページには、我が国から国際的なリサイクル資源の輸出先が載っております、いろいろなものがいろいろな国に行っているということをパッと見ていただきたいと存じます。

8ページは、リサイクルポートでございます。これは、北九州市のリサイクルポート、それから、エコタウンの例でございます。北九州はそういう意味ではエコタウン事業もリサイクルポートもありまして、ある意味では静脈物流を一つの産業としてとらえて地域を活性化していこうとしているところでございまして、8ページの累積立地企業数というのを見ていただきますと、非常にいろいろな静脈物流をキーワードについて企業集積が急速に進んでいるということが見てとれるかと思いません。

それから、10ページでございますが、シームレスアジアの形成の対応案の例ということで、ここで申し上げておりますのは、例えば港湾、海上、国内、それから例えば中国でシャシーがばらばらなものですから、一々シャシーの積替えのロスがあると非常にばかげたことが起こっております、こういったものをうまくやるということが重要なことということで、この辺をどうすればいいのかなということを我々も考えさせていただきたいと思ひますし、今回の形成計画に関していろいろ御意見をちょうだいしたいということでございます。

11ページは居住地別の出国空港の構成でございまして、各地域でこれはポイント

は例えば北海道ですと、成田に 54%北海道から出る方は動いているんですが、新千歳からも 33%出ていると。同じことが東北では仙台空港がやはり 4 分の 1 程度は使われていると。当然中部は名古屋なんですけれども、北陸はそれでも富山と小松、新潟がある程度使われていると。中国は福岡のほかに広島と岡山が使われておりますし、当然のことながら直近の空港を使いたいというユーザーが結構いるわけでありますので、こういった地域の空港をうまく使ってやることによって、わざわざ三大都市圏の空港に行かなくて済む率がある程度減ってくるのかな、増えてくるのかなということがあるわけですが、地域空港をいかにうまくネットワークしてやって、うまく使い勝手をしてやるかということが重要なことを示したわけでございます。

その地域空港が今どこと結ばれているかというのを示したのが 12 ページでございまして、赤のソウル路線がすごく目立つわけですが、一方で、上海路線も増えているといったことでございます。

13 ページは u - Japan 政策の推進の絵でございます。

14 ページは、これは阪神大震災のときに神戸の JR の住吉・灘区間が不通になったときに、どう迂回したかという絵でございまして、迂回ルートが幾つかございまして、加古川から谷川経由で大阪へ出るものとか、和田山・福知山を通過するという非常に距離的には本当に迂回なんですけれども、これが随分使われておったということでございます。

それから、15 ページでございまして、先ほどの環状道路ネットワークの件でございまして、これは日本の都市の環状道路の整備状況を国際比較しております。要は、日本は赤でありますけれども、小さい都市から大都市に至るまで、まだまだ環状道路は全然整備されていないので、結構都心の中心市街地の駅前まで通過交通が通っているというのが現状でございます。この辺りを考えてやることによって、その都心の部分のある意味では通過交通フリーの状況がつかれるのではないかとということでございます。

16 ページには、公共交通機関の充実例として、これはフランスの事例であります。最近になって市電のようなものが復活しているという事例でございます。

17 ページでございまして、道路空間における自転車・歩行者の安全性確保の必要性、これは先ほどの委員長の絵にもございましたけれども、日本の特徴は歩行者と

自転車の事故率が高いというところであります。アメリカは随分死者数が多いんですけども、これはやはり自動車で亡くなっていると。日本と韓国は、それに比べて非常に歩行者と自転車の死傷率が高いということでございます。これはある意味では歩車分離ができていない、いわゆるロードセーフティが十分でないということを示すのかなと思うわけでございます。

それから、18 ページは三次救急医療施設へのモビリティの状況でございまして、これは一度お話し申し上げましたが、さっさと進まなければ助かるものも助からないという話でございますし、19 ページは、地域社会の自立に向けた取り組み事例といたしまして、いろいろコミュニティがそれぞれ、例えば左端のような有償ボランティアによる輸送サービスなどそれぞれ工夫しておりまして、こういったものをうまく地域社会が自らモビリティを確保するやら、それから、ゴミ0宣言に向けた分別収集を徹底するやら、静脈物流をうまく働かせるようにするやら、こういった取り組みがだんだん増えているということでございます。

それから、20 ページは地域の自立を支える高度情報通信ネットワークの事例でございます。今後、例えば地域においてもまだまだ、特に光ファイバーの提供が進んでいない市町村が多いものでございますので、こういったことが一つの例かなということございまして、同じような話が21 ページにもございます。

22 ページはビジター産業の概念を整理したものでございます。非常に幅広いいろいろなところにビジター産業が効果があるということを模式的に示したものでございます。

一応、御参考のためにそのような資料を用意いたしましたので、後で議論をしたときにまたごらんいただきたいと思います。

その後は、以前お出しいたしました資料を更に参考としてつけておりますが、これは割愛させていただきます。

以上でございます。

委員長 資料の説明は以上ですか。全部説明してもらったと思っていいですか。

事務局 結構でございます。

委員長 ありがとうございます。

それでは、早速議論をお願いしたいと思います。方針としては、資料2の論点ペーパーなどを見ながら、特に何とか考えられないかというたぐいのところを反論や

あるいは強化していただくようなことをどちらかというとお願ひしたいということですね。いかがでございましょうか。どこからでもどうぞ。

委員 一全総から多分四全総までは、明快に田舎の計画しかつくっていないんですよ。首都圏の話はしない。いわゆる地方部に向かって高速道路を引くかみたいな話で、地方部の議論しかしない。それは下河辺さんがそういうような形で明快に引っ張っていましたよね。人の住んでいるところの計画は書くなというぐらいの勢いで私は議論していたと思うんですよ。五全総のときに、地域ブロックの自立の話が入ってきて、基本的に地方部を強調した計画、その辺りは5回目の全総の中には書き切らなかつたらうと私は思っているんです。ただ、昔流の軸線は残りましたよね。今回の国土計画はどこに力点を置いているか。国民全部に向かってしゃべっていますというのではないだろうと。少なくとも東京の首都圏の話は別途つくられるでしょう。だから、議論する必要はないんですよ、極論から言えば。例えば、東アジアの中の日本という位置付けはあるのかもしれないと思うんですが、これをやるかどうかという意思決定はすごく難しいですね。韓国の国土計画を調べ上げた上で、どこまで連携できるんだという話まで本当に行き着くのかどうか。

地方部に焦点を当てた一から四まであって、五全総はあいまいであった。新しい計画に関しては、少なくとも東アジアという目線は新しく加わって、ブロック単位の自立という話になったけれども、その中のどこに焦点を当てているのというのがよくわからない。もっと明確に言うと、人口減だけは明らかでしょう。それは人口減がどこでどういうふうになって起きるのかというのは、数値をもって議論しておかなくていいのかなと。誰がするのかというのが心配で、それをなくして交通の議論をしたってしょうがないだろうと思います。人が住まなくなるようなところに高速道路を引くのかという話になりかねないと思うんです。10年から15年という先のターゲットではあるけれども、2050年ぐらいずっと先まで人口とか地域の将来像を予測して、逆引きで今はどういうふうにしておけばいいんだという議論が欲しい。すると、今回の計画が地方部にとっても、東アジアの中の日本の議論にとっても、転換点であると強調できるのではないかと。国民は2050年ぐらいのドラスティックな状況というのは気になりますよね。人口減が始まるから。これまでの計画が地方部を強調していたのに対して、新しい計画は地方部と東アジア。そして、現象としては、人口減と東アジア経済圏。これでよいのか。また、そのようなメッセ - ジ

で国民に計画意図が届くのか、が心配です。人口構成も含めて地域を丁寧に見た上で、それと社会基盤の関係はどうなっているのというのをやるべきじゃないかなと思うんですが。暴言です。

委員長 どうなんですかね。論点整理としてはそういうことなただけでも、要はこれから必要なのは、では、先生はどこに誰に向かって言いたいのと。それから、誰に向かって言いたいというようなところを議論するんでしょうね。

委員 私は、集落崩壊が始まっているところ、あるいは条件不利地域の制度的なことで地方分権とともにガラガラと崩れていきそうなところ、そのところはこういうふうな住まい方があって、それを支える交通体系というのはどうすべきなのかが重要と思っています。スウェーデンのようにヘリコプターだけで飛んで行く移動かもしれないよね。それともうひとつ、重要と考えているのが、世界都市ですね。東京は世界都市、上海と共同しながらやれるのか。札幌、福岡はなれるのか、これは国レベルで支えてあげなければいけない。

委員長 いいんじゃないでしょうかね。そういう議論をしたらどうかと思うんですよ。私はここに重点を起きたいとか、答えは私はこれだという議論をしても多分よくて、どうしましょうかという議論だとなかなか議論にならないので。

事務局 ちょっと認識の整理をしたいと思うんですけれども、今、先生の方から一全総から四全総は田舎の計画であったということなんですけど、必ずしも私どもはそうは思っていないくて、基本的に国総ができた昭和 25 年という法律の前にいわゆる首都建設法、順番からいきますと昭和 25 年は北海道開発法ができて、首都建設法ができて、国土総合開発法ができたということで、それを首都建設法の後、首都圏整備計画法ができ、近畿も中部もできてくるということで、一全総から五全総までそれぞれにウエートを持った過密問題であり、大都市圏政策があったと思います。ただ、基本的に大都市の問題というのは非常に民間の経済の力が強いものですから、行政で施策として打てる部分がどうしても総体的に小さくなりますよということで、比重的には小さくなっているただけれども、いわゆる先生が御指摘されたような過疎、山村いわゆる条件不利地域については、公的資金の影響力が非常に大きかったと。したがって、総体的には比重がそちらの方に移っていったんじゃないかと。そんなふうに私どもは認識しています。

それから、後段の部分は先生御指摘のように、私どもも今度の新しい計画の柱と

というのは、いわゆる人口減少論というものと東アジア論という2つの柱に発生するところで全体を考えてきたつもりなのですが、人口減少で2050年にどういうところで人口が消滅するかというのは、ほぼ推計はし終わっておりまして、端的に言いますと、ブルーのドットで打っているんですけども、ばっと増えていく地域は例えば三陸の部分だとか、中国地方のいわゆるもともと過疎が発生した地域とか、九州の南東部ですとか、わっと人口が減っていなくなるという姿が如実に見えています。そこと実は俗にミッシングリンクと言われる部分が重なるというようなことが幾つかあって、そのところで、それではそういう整備というのはどうしていくのか、非常に難しい問題がそのところに私どももはらんでいるのだと思っています。

そのところが、いわゆる現在のいろいろな政治の世界なり行政の世界なりを考えると、そういうところを見捨てるわけには国土計画としてはいけないので、そのところに新しい形での地域振興政策というものを考えなければいけないのではないかと。私などはよく施設整備型から雇用創出型に転換をするんだというようなことを言ったりしていますけれども、そこは制度論としてうまくいくかどうかわかりませんが、そういう視点で一応、充実社会の専門委員会がありまして、そういうところをずっとやっていってもらっています。ただ、交通ネットワークとかそういう話は比較的薄いと思います。

そういう話をやっているのと、物すごく暗い計画になってしまうということなんですよ。やはり東アジア論を何でやっているかといったら、東アジアというのは大体これからも10%ぐらいに近いところで伸びるでしょうと。東アジア経済圏というのと、東京を中心にして円を描く人がいますけれども、我々は上海から香港辺りに重点を置く直径2,000kmぐらいの東アジア経済圏ができるんじゃないかと。そうすると、日本というのはその西端に位置していて、そこと仲良くやっていくとその恩恵に預かれるのではないかと。恩恵に預かるけれども、我々が持っているノウハウはきちんとお返しして共存共栄していきましょうというストーリーを描いていて、東アジア論としてはかなり明るい未来を描きたいというのが、何となく我々がこの計画部会に突入する前に描いていた像なんです。

東アジア論をやると、やはり成長のエンジン論というのが出てきまして、大都市だけなんですよね。それだけではとても構想としてはもたないので、やはりその下にあるような東アジア連携都市群というような形で呼んで、中規模クラスの都市、

果ては東アジアすみずみ効果といって、農村に至るまで東アジアのいいところが染み渡らないかというようなことを構想としては少し考えてみたいというのが計画部に突入する前の我々のポジションでございましたので、ちょっと補足的に説明させていただきます。

委員 1つだけ。例えば、ニセコなんて頑張っているじゃないですか。ああいう形のものがこれから田舎と言ったら怒られてしまうけれども、どれだけできるだろうとか、いわゆる国際都市化している観光ですけれども、オーストラリアから投資をどんどん入れてくる話とか、制度的なことも含めて一生懸命やっているところをつまみ出して行って、モデル事業化していく。条件不利地域の中でも何か工夫ができるような部分というのはあると思うんです。それと交通というのはどう関係があるのかという議論が重要と考えています。

事務局 ですから、私は前回の委員会でおっしゃっていただいた中国航空で東アジアに対してチャーター便を飛ばしていると。これは非常に私は関心を持ちまして、具体的にどうしたら地方空港からチャーター便を飛ばせられるのかというのはノウハウにして地方に配って歩きたいぐらいのものですね。

委員 国土計画というのはそれなんじゃないですか。

委員長 東アジアはどうなんですかね。ちょっと先生がさっき言ったものと私はイメージが違うんだけど、それは何かというと、国土計画というのは何も線を引っ張ったりとか、向こう側まで全部手を入れて北京がハブだとかということをする必要はなくて、ある種の想定のもとに海の向こう側はこういう方向に向かっているから、海のこっち側ではこことここを重点化するしかないよねとか、それから、ブロックに1つは拠点になっていくしかないよね。そのときにはどれなんだろうという議論とか、だけれども、それよりもさっき申し上げたように、二重の国際交流と思うと、もう少しポイント・トゥ・ポイントでいくのがあって、それは津々浦々というわけにはちょっといかないけれども、少なくとも中核クラスで西日本だったらかなりいけるんじゃないかと思うんですよ。東日本より北はアジア連携でどのくらい細かいところまで行けるかということ、観光レベルの話になるかと思うんだけど、もう少し物産レベルの話だったら西半分、特に九州・中国エリアはかなり細かいところまでいけるんじゃないかという気もするんですよ。そのときには、こっち側の計画をコンパティビリティが持てるようにしておくという感覚はどうですか

ね。

委員 私は賛成です。東アジアの議論をするときに、極論から言うと東日本ブロックと西日本ブロック。東北・北陸ブロック対中国・四国・九州ブロックとか明確に分けたっていいんじゃないかと思うんですよ。それと地域の方々は情報を持っていて、やはり九州あるいは山口県とかは、その周辺のアジア交流というものをすごい勢いで勉強していますよね。だから、東日本ブロックは大雑把に東アジア交流を描き、西日本ブロックでは詳細に交流が描ける。そのところは明確に先端地域はここにあるよということでもいいんじゃないでしょうか。

委員長 要するに、これはここで言ったのかな、違うところで言ったのかな、ブドウの粒々と内側の幹があるでしょう。その幹のところの話と粒の話があって、粒のところは今、先生がおっしゃるような努力しかないんですよ。だけれども、要は例えばで言うと、アジアとの交流というか、交流というと少しほんわかして過ぎているけれども、要するに人が行き来したり、ものが行ったり来たりしているという意味で言うと山陰ですよ。あそこは今、高速はつながる計画になっていないんだけれども、私のところのさっきお見せした計算だと、あそこをつなぐとあの辺に拠点ができるんですよ。それで、アジア側とつながるんです。そういうブドウで言うと、幹の方ではアジアを視野に入れたときにどういう計画になるかと、まだこれまでの従来の国土計画で余り、少なくとも分析的にはやられていないですよ。

委員 これで最後にしますけれども、ブランチェス・オブ・グレープスでしたか、ブドウの房というのは今ヨーロッパのキーワード、昔はブルーバナナと言ってまだ黄色くなっていないバナナという開発軸がありますよね。あれがブドウの房計画になっていて、それと同じ事例を探していくと、先生の図が一番きれいなんですけども、北海道も含めてわかりやすく言うと、新潟の位置付けなんて東京との関係をどうとらまえるかというのは、新潟だけでもブドウの房はつくれるし、国土計画的にもブドウの房がつくれるしと、例えばそういう形のブドウの房計画というのは東アジアも含めてもう少し勉強して書き込むというのは手じゃないかと私も思うんです。

委員長 そうということです。

委員 ちょっと二番煎じでヨーロッパのEUの新しい計画なんですけれども、25か国になってからの。

委員長 違う言葉にすればいい。

委員 それは使えるかもしれない。

委員長 要するに、それはキャッチフレーズがそうなんだけれども、土台そういうものなんですよ。従来は日本の国内でそれを考えてきただけで、それがもう国土の中で考えている時代ではなくて、海の向こう側の都市がどうなるであろうと、経済がどうなるであろうと考えたときに、うちの中身はどうなるでしょうという論議ですよ。そうなってくると思うんですが、ブロックについてもブロック分けというのは圏域の方でやっているの、直接私どもの計画と直結していないんだけど、本当はアジアの動きの中でどういうところが拠点になるはずであってとやると、さっきお見せしたのでいくと、結局一番上のランクになるのは三大都市圏プラス札幌仙居福しかなんです。そのうちの西半分の辺りはアジアの拠点でやっていけるんですね。仙台と札幌はよほど頑張らないと難しいと、そうなるに決まっているんですけども、そのくらいはせめてアジアとの関係性を持たせた方がいい。ところが、西半分になると札幌仙居福だけではなくて、その次のところも連携性を持ってくるとい、例えばですね。

事務局 また先ほどの全総の歴史の話に戻りますけれども、今回の計画を考えるに当たって、一全総、二全総というのは非常に産業政策を勉強した計画でして、その後オイルショックとかローマクラブの成長の限界という話があって、三全総というのは非常に特異な環境政策に特化した計画になっています。四全総、五全総などというのは、正直言うと特別会計の計画になっていまして、はっきり言いますとですよ。要するに、特別会計をどうするかというのが国土計画上の張りついた計画になっていて、その次に非常に産業政策をさぼった側面があるんです、国土計画としては。それが現在に至って、日本の国際競争力を物すごく低下させた側面があると思っているので、今回の形成計画においては、かなり産業政策に力を入れたいと思っています。それも東アジア連携という流れの中で、要するに、脱亜入欧からアジア海域、福沢諭吉から岡倉天心といろいろ言っているんですけども、それは要するに、国土構造は太平洋側から日本海側にとかって、そういう大転換のコンセプトをいろいろ出せないかなと思って考えているわけなんですけれども、産業政策をどう考えるかという、今、委員長に言っていただいたような札幌仙居福と三大都市圏というのが、まさに国際競争力を背負ってこれからの日本を支える成長のエンジン論。それと、今経産省がやっているような産業クラスター論みたいなお話がある

んですよね。でも、それだけでは東アジア連携構想といいますか、連携群というのが国民からのサポートを得られない。結局そこだけだと言ったら、ほかのところはみんな横を向くわけですから、やはりほかのところはちゃんとみんな入るんだと。下は、我々姉妹都市ぐらいまで考えています。姉妹都市交流ぐらいのところ、いわゆるそれは昭和40年代ぐらいに姉妹都市がうわっと伸びて、当時の自治省などが音頭をとって姉妹校流を進めて、予算などはものすごくたくさんあって、今はどんと落ちているんですよ。なぜかというとなんか笛や太鼓の国際交流、要するに誰かがブーンと飛んでいってしまうとか、子どもが受入れになったとかそういう話ばかり、やはりそのところから少し国際交流から国際協力、更に今度は我々は国際公益だと言っています、姉妹都市もそこで公益といいますか、利益が得るところまでやれるような関係になっていくということをやっていくと、東アジアとの関係がわっと裾野が広がっていきますし、地域的にも西日本だけじゃなくて東日本なども入ってきて、かなり太い幹として出せないかなというふうに今思っているんですが、それはまた今度2月7日に福岡の方で、また後でスケジュールをあれですけども、東アジアグループとまたいろいろ意見交換していただければと思います。

すみません、蛇足でした。

委員 今の事務局の産業論というのは、ある意味で危険なところを秘めていると思うんですね。先ほど人の交流の話は供給側の論理で来たので、これが破綻してきているところがあるんですけども、やはり旅行される方が何を今求めているかという観点から、やはり人の交流も見なければいけない。よく我々のアンケート調査でも言うんですけども、前はどこに行きたいかというのと、選択肢は国内しかなかったんですが、今はお客様は海外を含めてやる。だから、例えば街並みを見たいというのと、今1位はイタリアとか含めて、国内と海外の選択肢がごっちゃになって今お客様は選んでいくんですね。ですから、そういった意味で、まさにシームレスな形になりつつあって、だから、そこで選ばれるか選ばれないか。中国の方々は、では、本当に日本に来たいと思うか思わないか。はっきり言って、いわゆるビザの問題とかいろいろな制度的な制約の問題も勿論ありますけれども、そのほかに、やはり中国の人は今はすごくヨーロッパに行きたがっているんですけども、何でヨーロッパに行きたいのか。あるいは1番がベトナムなんですけども、何でベトナムに行くのか。その辺はよく見ておかないと、単に供給側の論理でやっていくと同じような

間違いをする。

そういった意味で、私は委員長が言うところのやはりアイデンティティの確率というものは不可欠だというのはすごくわかるんですが、観光の今の歴史、国の施策を見てみますと、昭和 40 年代に大規模観光レクリエーション構想をやって、昭和 60 年代に総合保養地域の整備とかそういった形での言わばあちこち網をかぶせながらやってきたのが、悪いけれどもほとんど今は失敗しているわけです。久しぶりに平成 14 年から「観光立国」という言葉が入って、ここが久しぶりに箱物ではなくて、いわばソフトを立て直そうじゃないかといった意味で、旅行業界も今非常に新しく観光立国というものをどうやって具現化するか今工夫しているわけけれども、そういった意味で、人の交流のとらえ方をやはりある程度歴史の反省を踏まえてやっていかなければいけないということをベースにしながら、やはり先ほどのアイデンティティの問題にたどり着いていくのかなと。だから、地域ブロックの独立とか地域の自立というのは、その地域におけるそれぞれの主体的な意識と具体的な地場産業を含めた、それをどうやって保護していくかといったところがまずあって、その上にモビリティの問題とかそういうものがあるので、やはり私は順番がきちんとしていかないと、間違えてしまうのではないかと。

それで、先生からも議論があったんですけども、結局、先ほどのこれから国土の均衡ある発展ではなくて、これからはやはり既存ストックの体系化とかあるいは選択と集中といった言葉とか、あるいは地域にとって最もふさわしい基盤水準と優先順位という言葉と、それから、委員長が言われた国土スケールで考える社会基盤、この辺がきちんとリンクしないと、みんなが同床異夢で違うことを、都合のいいことだけみんなとると思うんですよ。やはり地方の人から見ると切り捨てられないようにしなければいけない。しかし、よくよく考えたらお金なんかないんだよと、悪いけれども、絶対お金なんか入らないよということをはっきり言わなければいけない部分があるし、人の交流というかアイデンティティの問題だったら、逆に手を入れない方が本当は長期的に極めて有利かもしれない、そういったことをやはり知ってもらわなければいけないということがあるのだろうと思うので、その辺の言わば私は国土スケールで考えるべき社会基盤という言葉は非常にいいなと。国の役割としての最低限の言わば責務とか、あるいはナショナルミニマムという言葉になると、ちょっと今までの古い陳腐な言葉になってしまってもよくないと思うんですが、

そういった意味での言葉の持つイメージをきちんとしておかないと、みんなでいいところ取りしていくという昔の悪い癖をもう一度やっている。そのためには、やはり大きな網を掛けていくという発想ではなくて、やはりどうやって下から議論をやっていくか。人の交流でいけば、お客様の本当のニーズとは一体何なのか、あるいはよく言うところのルーラルツーリズムというのはどういうものなのか、田園回帰の願望というのはどういうものか、そういったところからやっていくのが私はいいような感じがするんですけども。

委員長 続けて、どうぞ。

委員 ここで議論するのが適切かどうかわからないんですけども、人口が減少するというのが経済的には労働力が減少することですよね。それで 2030 年までに 1,000 万労働力が減るわけでしょう。団塊の世代が 700 万人ですか、これが定年で引退するわけですけども、だから労働力が激減するというのは結局、経済力が激減するわけですよね。アジアとの関係でも今の経済力があるからアジアとの公益関係があるんですけども、経済力が激減したときにどういう関係になるのかというのは、だから、その前に今の我々の経済力を維持したいと考えるのか、できるだけ維持しようとするのか、もうそれはいいんだと、経済力が小さくなくてもそれはそれでやっていくんだというふうに考えるのか、それによって全然違うわけですよね。だから、その議論を将来どういうふうに考えるのか、ちょっと議論しておかないと、今の経済力を維持するのだということであれば、やはり労働移民を入れざるを得なくなるわけですよね。だけれども、そうではなくて経済力は小さくなくてもいいんだということであれば、アジアとの関係でもできるだけ交流人口を増やすという考え方でいけば何とかなるわけでしょう。そのために努力すればいいわけですよね。だから、その辺はちょっと将来をどういうふうに考えるのか、ここで議論するのが適切かどうかわかりませんが、やはりちょっとやっておく必要があるのではないかと思うんですけども。

委員長 この点は、これまでも何回か資料で出ているんじゃないかと思うんですが、どうでしたか。

事務局 資料は出ていますけれども、そこについてこうだという方向はまだ出ていないです。

委員 そういったところも資料を見ると 2%の成長などということを行っている

わけですよ。2%の成長なんてあり得ませんよね。

事務局 それは私どものフレームをやっている部隊が検討はしていますが、基本的にはやはり経済の問題としては21世紀ビジョンの方向をある程度踏襲していくことになると思うんです。そうすると、生産性の伸びが2%で、人口減のマイナス要因が0.5%と。そうすると、今後1.5%くらいの成長というのを想定しているということなんです。人口が2050年に1億人まで落ちるということは2,700万人くらい減りますから、そんな状態の中で1.5%の成長ができるかと、それはやはり皆さんかなりまゆつばくさいかなというところもありますけれども、落ちるということは考えていないと思います。基本的にそういう方向ではないと思います。だから、少なくとも現在の経済力は維持していくぐらいでもうちの中にはまだ抵抗があるぐらいですから、もう少しアグレッシブに考えなければいけないのかなというぐらいですから、少なくとも落ちるということは考えていないです。

委員 ただ、確かに生産性を上げれば勿論労力が減ってもいいわけですが、いろいろな計算がありますが、どう計算してもやはり生産性の伸びよりも労働力の減少の方が大きいんですね。だから、どうしてもマイナスになってしまうんですけれども。

ただ、これまで右肩上がりでも上がってきたものですから、マイナスだという表現だと何か不況になるような、不況のどん底に落とされるような感覚をみんな持つんですが、だけれども、マイナス成長になってもそんなに不況になるわけではないわけですから、消費がそんなに激減しなければいいわけですから、プラス成長にこだわることはないというふうに思うんですよね。むしろ、消費が激減しないようなことを考えれば。だから、そういう意味で言うと、交流人口を増やすというのはここに出てきたビジター産業、これだったらそういう意味では消費がものすごく増えるわけですから、だから、別に人口が減り、労働力が減ってもそれなりにやっていけるわけですね。

委員長 その辺は、オフィシャルなナンバーでどうするかなというのと、それが本当にそうなるかなというのと感覚にちょっとずれがあるのであれなんです。私の感じで言うと、日露戦争のときで日本は3,000万人ですからね。だから、絶対数字が仮に1億人になっても、もうちょっと仮に下がっても、それ自身が国としてどえらくポジションが困ってしまうような話ではないですよ。だけれども問題は、

極めて急速にそうなるのと、それから、それが同じプロポーションでいかないという年齢の、そのスピードとバランスの問題だと思うんです。そうすると、いかにそれをソフトランドさせるかというところが多分まず最大の課題ですよ。

それから、もう一つは、ソフトランドだけではなくていろいろなもの、刺激というのは将来の見通しでお金の使い方が出てくるから、仮に一人頭増えたとしてもトータルではマイナスということがいろいろな意味でブレーキになることは事実ですよ。そんな感じを持っていますけれども。だから、余りそれをマイナスですというのを覚悟していくというのは、なかなか難しいチョイスだなとも思うんだけど。

委員 私はちょっと皆さんと意見が違いますが、今日の委員長の資料の各論(1)『国土の「質」を改善する・失った「質」をとりもどす～引き算の国土形成～』のところで、下から2行目『双方向の国土と地域マネジメント：しくみの原点は「ユーザーとの協働型国土マネジメント」』、これは非常に我々は実は情報ネットワークをやっている者にとって、地域のエンパワーメントというのは上の方が絵を描いて押しつけても絶対にだめで、まさにこの書かれているインタラクティブなり協働型というので、今日いろいろ専門家の方のお話を聞いていると、ある種作り手のマクロな分析によって書かなければできない部分と、それから、こういう本当に現場で頑張っている人たちに対する支援の仕組み、仕掛けづくり、そこら辺がうまくより色付け、昔風の上からいつもお上が書きました、これどおりでいきましょうというのではなくて、むしろ、こういう仕掛けを地域にとっては提供していきますよというような、是非参加してくださいというコミュニティの改革という言葉もお話しされたみたいですが、そのソサエティなりコミュニティが成熟化してきて、しかも、団塊の方たちが退職されて、ものすごく知的パワーはあるんだけど、それを家にいてもいろいろ活用できる、コミュニティで活用していただければ多分一番いろいろな意味では、それを活用できる仕掛けづくりには是非うまく入れておいていただくと、我々からすると非常に知的パワーを活用できて、かつ、コミュニティの回復につながっていくのではないかと、そういう感じがしました。

委員長 ありがとうございます。ここのところは(1)のところと最後の(5)のところ、こんなに離して書かない方が本当はいいんですけども、順番がこんなになってしまっていますが、これはセットみたいなもので、ここのところが弱かったから

車の片輪しか動かなかったような感じがするんですよね。したがって、今回はこれを圧倒的に重視する方がいいんじゃないかと私は思っているんです。

ただ、具体的にどこで何をやりなさいというたぐいは全国で考えることではなくて、こういうことが大事ということさえ言って、仕組みはそれぞれ支援できるような仕組みにしましょうとか言って、あとはブロックよりもっと下で、ブロックでもまだ大き過ぎて、もっとずっと下でやるべき仕事でいいと思うんですよね。ただ、もう一方で、これを超えたブロックとブロックをつなぐ話であるとか、それよりもっと広いアジア規模で考えなければいけない話などというのは、こういうものとはまた別にシームレスアジアとかそういうところで言わざるを得ないなと思っております。

委員 先ほどの団塊の世代のことですが、これは本題と関係ないんですが、観光カリスマの選定委員をやりましたときに、団塊の世代が余りに多いので驚いて、ああいうことが好きな人たちが多い世代なのかなと。私もその世代ですけれども。それは余談ですが、観光と地域ブロックをどうつなぐかというのに、1つ課題があります。昔は時間と距離というのは比例していたんですが、現代では国内だけで見ると、時間が近いところは必ずしも距離が遠いわけではないので、昔は北海道が箱根と競争することはなかったんですが、今は箱根に行こうか、札幌の定山渓に行こうかということもあり得るわけですよね。そういうことで、時間と距離の関係というのが交通の発展によって変わってきてしまったので、それと供給側の考える地域ブロックというものとどうつないだらというのが、ちょっと今頭の中ではっきりしていないのと、やはり行く側の方に立ってみれば地域は関係なくて、地域以上に、ナショナル以上にグローバルで考えているわけですから、便利なものがあったり、あるいは魅力的なものがあれば海外に出ていくわけですし、場所によっては海外の方が近いところだってあるわけですよね。札幌の人が稚内に行くというのはすごく遠くて、東京からの方が近いというのもありますよね。ですから、観光地としての選択というのが選択の視野が非常に広がってしまっている状況と地域ブロックというものをどうすり合わせようかなということが今一つ頭の中ですっきりしません。もう一つは各論の(3)と(7)ですね。観光はやはり(3)と関係がありますし、非常に観光を補佐することなのです。引き算の国土形成ができれば国土の質がよくなって、随分観光地としてよくなると思います。それから、誇りとアイデンティティという

ものも観光と関係しています。

それから、あと、先ほど事務局がおっしゃった全総の、四全総、五全総はちょっと産業をサボったというお話もありましたが、ただ、あそこは私もプロじゃないので全然わからないんですけども、やはりその前の全総の反省というものもあの中にあっただけでしょうし、全総自体のねらいと結果との格差というか落差といったものをどう受け止めるかということもやはり必要かなと。新産業都市もテクノポリスもあるいはリゾートも根っこが似たようなところがあって、どの地域も同じようにみんな自分のところにプロジェクトを引っ張ってくるように努力した結果、全国同じようになってしまったということがあると思うんですけども、リゾートもこの前話しましたけれども、ある地域ではうちが一番リゾートにいいところだと言いましても、リゾートを利用する側は、その地域だけを見ているわけではないのです。利用者は全体を見て考えているのに、つくる方は自分の地域だけを見た考え方になっていました。例えば某県の中ではここがリゾートに最適と言われても、それは選ぶ方には余り関係ないわけですよ。そういう考え方がちょっと抜けていたような気がします。

それからあと、観光地と一くくりにしますけれども、都市観光あるいはスキー場とか温泉地とかグリーンとかエコとか今はやりのものもありますし、いろいろな観光の質によって随分と国土利用の考え方も交通のシステムも変わってくると思いますので、その点も踏まえもう少し細かく考えた方がいいかなと思います。

それから、観光における交通の話なんですけれども、観光地までの交通と観光地での交通をやはり観光によっては分けて考えていただいた方がよいと思います。交通と言ってもいろいろありますけれども、京都まで行くのと京都内で観光地をぐるぐる回るのでは大分違いますから、2つの交通を別々に考えず、一緒に話すとごちゃごちゃになってしまう。

私が日本の観光政策でいつも思うのは、いろいろ細かいことはいいんですけども、割合ポイントが見えないんですよ。例えば、オーストリアみたいなところは第一次大戦が終わった後にも、もう観光しかないと思って、観光に賭けました。これしかないというので観光振興を徹底的に行います。オーストリアの観光は、ドイツ人はスキー、日本など文化好きの人たちにはハプスブルグ家やオペラとかウィーンの都市観光、あるいは森と湖とか、このイメージをずっと変えていないわけです。

よね。日本にあるオーストリア観光局はもう十何年ハプスブルグばかり扱っています。だから、国のイメージ・アイデンティティ、売るものがはっきりしているんですよ。それが日本の場合、何となくしょっちゅう変わるんです。イメージが、アイデンティティが国としてもちょっと薄いなという感じがして。

委員長 ちょっと途中で質問ですが、それがもし、日本ではどれと言われてもちょっと困るかもしれないけれども、ブロックではもうこれとこれのイメージで行くんですというようなことはあり得ますか。

委員 あり得ると思います。例えば、地域というのは国を平気で越えるわけですよ、観光にとっては。ですから、今はちょっとテロとかありますけれども、バリが最初はやり出してきたころは、バリという国があると思っている人がヨーロッパに結構いたんですよ、バリ共和国に行くとか、実はないんですけども。余りにもバリが有名なので、バリという国があると思っているというぐらい、国を越えて人を集める力とかパワーを持つことができるので、そういう観光地というのは何箇所かありますよね。ですから、地域というか、ある点が国とかアジアとかも越えてトップになるということはある得ます。例えば、ザルツブルグなどというのは音楽祭でもって世界じゅうの社交の場になるわけですよ。すごく田舎の町なわけです、何も無いところですけども世界の町になるわけですよ。そういうことというのは可能なんです。それは観光をどう売り込むかによりますけれども。だから、地域というのはどんな田舎町でも結構大きいパワーがあるんですよ。

委員長 ちょっと御質問しようとしたのは、例えば、福島県では何とかですとか、山形県では何とかですという大きさは、全く主張の大きさが違うと思うんだけど、例えば、東北地方のブロックは祭りですと、夏の祭りで行くんですという、東北地方というのはとんでもなく色がつきますよね。その圧倒的な売り込み力が出てくると思うんだけど、県というのでは全然足りなくて、かといって日本だと余りにも広過ぎてしまって、アイデンティティもへったくれもないと。ブロックがどのくらいの大きさになるか私は知りませんが、観光でもその地域のアイデンティティを主張するにはちょうどいい大きさ感覚というのは何かあるんじゃないですかね。

委員 私が思うには地域があって、その中に細かい町があるのではなくて、町があってそれが地域を形成するんじゃないかと。

委員長 逆ですか、なるほどね。

委員 というのは、前に岐阜県の何かやったことがあるんですけども、梶原知事に岐阜に行きたいと思う人は余りいないと言ったんです。ですけども、高山に行きたいと言う人はいるでしょう。だから、岐阜の観光とプロモーションしても全然効果はないですよと言ったら嫌な顔されたんですけども、でも、そういうものだと思います。ですから、東北もいろいろいいポイント、ポイントがあればそれは全体として地域を形づくっていくんじゃないかなと。いかがですか。

委員 イメージ調査をやると、東北はもう祭りでは一番ですよ。ですから、私はインバウンドをやるときに各県ばらばらでやっていて、福島県なんて中国の人は誰も知らないわけですから、東北でまとめようと。そのときに何をまとめるかと思ったら、やはり祭りだろうというので「ビジットジャパン・祭り the 東北」というふうにしたんですけども、ただ、それだけでは食えないので、その次に四季の自然のうつろいかなと。それで雪とかというふうに持っていった。その中の議論で複雑なのが新潟県なんです。東北経済連合会で言うと新潟県はメンバーなんです。ですから、入れてくれと言うんですけども、新潟県が入るとイメージが崩れてしまうんですよ。それで、彼らはみんな東京に向いているのに、歴史的にあるいは文化的には前回申し上げた会津とか庄内の方が近いんですよ。ですから、私は圏域の分け方というのは本当に難しいなと。先ほど委員長の表を見ていて、新潟はあんなに太いので、あれは意図的に書いているのかなとよくわからなかったんですが。

委員長 あれは計算がどこかおかしいです。

委員 そうですね。東北電力さんは東北圏域に新潟を入れるべきだと言っていますが、歴史的にも文化的にも新潟はそうだと思うんですが、ただ、今となってはイメージは難しいかなという感じで、ああいう中途半端なところをどうするかという議論はありますね。

事務局 先ほどの説明の補足と、それから、私の問題意識もちょっとテストしていただきたいものですから、主要な論点というキラキラした紙がございます。ちょっと変わって、少し地味になってついているのでありますけれども、一番最後のページでございます。以前よりはショッキングピンクとか使わないで少し地味になっています。実は、これを描いたときにちょっと描き直したんですが、いろいろ計画部会で御議論がありまして、持続可能で安全・安心な国土の形成とか世界に開かれ

た魅力ある国土の形成とかダブっているんじゃないかとかいろいろな御意見があって、若干いじったんですが、そのときに考えたんですが、地域ブロックを主人公に考えてみようと。地域ブロックを中心に圏域を今議論しているというところもあるものですから、そうしたんですが、結局地域ブロックがある意味では地域経営の、私は国土計画のキャリアが短いものですからこれは私の誤解かもしれませんが、何となくこれから主体に考えるのは地域ブロックだろうと。今、都道府県だとか市町村だとか、それぞれで勿論きらっと光るスタープレーヤーみたいな町があって村があってということはあるんですけども、ある程度周りも地域全体として富めるところも貧しいところも、それから、地味な町も、それからスターのような町もみんな集まって1つのコミュニティをつくって、ある程度団体で何とか世界に押し出そう、もしくは国内である程度力を発揮していこうというときに、地域ブロックというユニットがあるのかなと。そうすると、地域ブロックは地域ブロック相互にやりとりをして、相手を見つけたり、それから、もう東京は当てにならないから地域ブロックが直接ロシアと交渉しますよとか、東アジアでもほかの都市・地域とお互いに組みますよと。得なところと組もうと、こんな感じでこの絵を描き換えていると。

それから、生活圏域とか地域社会の人とコミュニティを支えるモビリティ辺りは、逆に言うと地域ブロックとしての国土マネジメントというか地域マネジメントの世界かなと、こんな整理をしてみたんです。ですから、やはり多分地域をマネジメントするときに、ある程度規模の経済が働かなければいけないし、それから、全く捨ててしまうところ、はしにも棒にも掛からないから、このコミュニティは日本から消えてくださいというわけにはいかないものですから、ある程度そういったところも抱き込んで一体としてやっていくのがこのブロックかなと思ってまして、高山に行きたいと言えば、高山という宝を持っている地域であって、高山を使い、それから、別の町を使って公益的に地域内である程度収入ができるようなルートを考えるし、そういう地域が例えば、北陸がウラジオストク辺りと組んで日本海縦断でしようか、横断ツアーをつくるとか、そういう物事の発想の単位が地域ということがあり得るのかなと思ったんですが、この辺はいかがでございましょうか。

委員 地域ブロックに反対しているんじゃないんです。ただ、観光の方はお客さんが選ぶので、そう思ったようにはいきませんよと、こっちの都合で決められても、

そういう種類のものではないんですよという意味なのです。

それと2つ目に、地域ブロックと考えるときに、例えばフランスって県と地方があるじゃないですか。どっち側に当たるのかなという、要するに、機能のあるところで一緒にするという考え方と、ある文化というか地域として、例えば、昔の藩などのこっちとこっちは仲が悪いというのもあるでしょうから、ある地域で文化を共有するようなもので考えるのかによって、ちょっと違ってくるかな。2つは必ずしも一致するものなのかちょっと、一致しないですよ。

委員長 そういう意味で、圏域部会の方がどういう考え方でおやりになっているのか、また教えていただけるとありがたいと思うんですけども、今、先生が上手にディスクリプションしていただいたなと思うんですけども、私の感覚で言うと流域というのは1つの文化圏ですよ。和辻哲郎の言葉は風土なんですよ。それは、自然条件と同時に歴史や文化などが同一性を持っているので、歴史的には流域、それから、コース。特に日本海側は北前船があったからあっち側なんだけれども、それがぐっとへたっていますよね。高速道路もないし、日本海東北自動車道はつながらないし。そうすると、新潟文化圏と酒田辺りは完全に切れていますよね。だから、今あそこが一体でと言われても、恐らく風土という意味では違和感がある。だけれども、例えば最上川流域というと、米沢からずっと酒田に至るあのルートは、ある種の風土がありますよね。というような、あるいはアイデンティティを考える、あるいはさっきの私のスライドで言うと、さやえんどうを考えるときの地域的なまとまり感覚は風土であるべきなんだけれども、一方で、札幌広福、三大都市圏が結果的には計算しても中心になってしまうんですが、あれは要するに経済関係でのシステムなんですよ。それはあえて言うならば札幌広福と三大都市圏をヘッドとする地域を切ろうと思えば切れないことはない。ただ、途中の重複もありますよね。そういうときの圏域というものと、さっきの地域のアイデンティティを持つのは、やはりかなり異質のものなので、恐らくはそういう経済圏域の中に幾つかの風土性のある種のまとまりのあるものが入っているような感じがして、そのどっちを議論するかで随分圏域が違ってきますよね。

事務局 理解が十分でないので、申し上げるのが私でいいのかどうかかわからないんですが、今の感じですと、どちらかというと経済的なまとまりというか、フィジカルに、グラフィカルに割と隣接しておって、あるブロックになると。感じとして

は何となく、さやえんどうというよりは家族であって、家族の中にはおじいちゃんから子どもまでいて、子どもたちは同じ世代で学校に通って、学校で例えば同じ野球部に入るとかそういうそれぞれのクラブといったものがあって、そうすると、例えばわかりませんが、東北ブロックだとか関東甲信越ブロックだとか近畿ブロックとかつくりますよね。それぞれが実は日本海リーグみたいなものを共有して、そこでそのリーグに入った方が得か損かをまた別々に考えると、そういったものがあり得るのかなと。

委員長は首をかしげておられますが、実際に風土で考えますと、日本列島の軸の方向にいろいろな風土が長くありますので、今の圏域の議論と風土とは全く一致しない形ですね。

委員 交通等はどうするんですか。要するに、例えば関東は空港が2個というか1個じゃないですか、でも、九州はいっぱいありますよね。そうすると、圏域というときと窓口との関係はどうなんですか。関係ないんですか。

事務局 それは関係ないというか、今既にある既存ストックをどう活用するかみたいな。

委員 結局、窓口がどこかによって結構また分かれてしまったりしますよね。いろいろな圏域が細かく。どうしようもなく一緒にならなければならないところと、そうでもないんでしょうかね。

事務局 機能論だとか特に交通だとか経済的にだとか、いろいろ今議論を圏域部会でされていまして、非常にある意味では議論が白熱しているというか苦しんでおられるという感じがするんですけども、今、九州の話をされましたが、九州は1つと言う人と、九州は1つ1つと言う人といまして、九州は基本的には1つ1つなんですよね。同じ話がよそのところにもございまして、こういう話はどこにでも使えるんですけども。

委員 長崎の委員をやっていますけれども、やはり長崎で1つかなと。

委員長 県ごとという意味ですか。

委員 県ごとも全然違う。

委員長 おやおや。

事務局 ですから、それは結局交通に戻して言えば、東北だとかいろいろなブロックが仮にできた後に、そこにまた幾つか港だとか空港だとか高速道路網だとかあ

って、それをどんなふう地域として使っていくか、マネーしていくかというのは、また地域の発想として出てくるのではないかなという気が何となくしているんですけれども。

委員 いろいろな切り方があるんですけれども、結構交通を主に、例えば「世田谷区」と言わないで「小田急線沿線」と言ったりするじゃないですか。そういう分かれ方というのはありますよね。だから、こういうものは余り関係ないのでしたら関係なくていいんですけれども。

委員長 ここはよくよく、特にうちで決めることではないので圏域部会の方ではどういう議論がされて、論理整理がされるかというのは是非伺わせていただきたいと思うんですが、要は、流動の流れでいったら確かに一つのあれがあったりするんですけども、経済システムとしてのある種のまとめ、つまり仮に同州みたいな連携関係ができるとすると、日本海全部なんてできっこないですよ。そういう後の政策的な判断に何らかの意味を持つような圏域以外は、話としてはいろいろできるんですけども、だからどうしたということにつながらないですよ。それから、また、さやえんどうとか風土のアイデンティティ、これは観光と申しますか交流と申しますか、そういう戦略を立てていくときにはある種タグを組める相手として、これも意味を持つんですけども、何か是非圏域を考えるとときにはその後、意味を持ち得るようなもので決めていただくとありがたいですよ。

事務局 今日午後、研究会がありまして、どういう形でブロック割りをしていくかという考え方を1月にお示しするという状況になっています。基本的に、この広域地方計画の区割りというものも、今の第5次の計画の中に広域国際交流圏という発想がありまして、それまでは東京とか関空から欧米に向けて出ていたものを、もう少し地域ごとにそういう国際的な発展をする必要があるんじゃないかと。そういうことを考えると、例えば九州1つの経済を取り上げると、それは大体オランダとほぼ匹敵する、中国地方であればオーストリアと大体同じぐらいだと。だから、ヨーロッパの中規模国ぐらいの経済力を持ったエリアを1つのブロックとして考えていったらどうかというのが、調査改革部会というところで二層の広域圏という、非常に高い広域の話と生活圏レベルの話とされてきたという経緯があって、それで経済の一つの目安にしながら今、議論は進んでいるんだと思うんです。

私の話も、例えば東アジアの話なども国土計画の全体を話すものですから、ざっ

くりした話で、上の方からこういう感じがしますけれども、観光の話というのはまさにピンポイントで、そのところにマーケットが成立するかどうかという話なものですから、かなり地べたから積み上げなければいけない話だと思うんです。そういうものは自立社会というようなところでは、まさに地域資源を活用した、昔で言うところの村おこしみたいな話とか観光資源だとかビジター産業だとか、そういうところはまた別途やろうとしているというような状況になっています。

委員長 ほかにどうでしょう。あと1時間切ってきたので。どうぞ、皆さん御発言いただきたいと思います。

委員 ちょっと違う観点かもしれませんが、今、地域の話がありましたが、私は別の観点もあるのではないかと考えています。もちろん国土計画あるいは国土基盤整備としてインフラ整備をやって、その結果うまくいくねというものもありますが、その一方で、それを使う人間の側が変わらないとどうしようもないということもあると思うんです。例えば、委員長のレジュメを拝見すると、2ページの3の質を改善するというところの最後に『美しく、安全に、暖かく（「暖かい集住」のすすめ）』というのがあって、まさにこれなどは私があこがれるような状況ではあります。しかしながら実際には、今どんどん一世帯当たりの人数が減ってきて、独り暮らしでワンルームマンションで住んでごみは出しっ放しにするとか、どんどん引きこもってしまって、人間との交わりを自ら断っていくような傾向にあると思います。つまり人間の側が変わらないと、それは効果を発揮しないかもしれません。そういうところでは一体どういうような整備をするのか。いわゆる箱物、と言ってはちょっと抵抗がありますけれども、そういうことをやってもしようがないところもあるのではないかと思います。

それから、私が最初にお話をしたことで今回もちょっと出させていただきましたけれども、例えば、「自転車とか歩行者に優しい」ということに私が問題提起したのは、それだけ日本は自転車のマナーがひど過ぎるという話をしたかったのです。例えば、これもやはり幾ら自転車道とか歩道を整備しても、それを使う人間がマナーを守らなければ意味がないということですよ。一橋大学の真ん中の国立の駅の通りに立派な自転車道がありますが、あそこを自転車が通っているのをあまり見たことがないんですよ。多くの自転車が歩道の中を走り回って歩行者が危ない目にあっているんですよ。ということは、それだけちゃんとした立派な自転車道をつくって整備

をしても、やはりそれを使う人間の側がそれについてこないと何の効果もない。だから、人間の方を変えてしまう、これは当然ここの会議での話ではありませんから、逸脱した話ですが、そこをやはり考えないといけない。それは抜かしてはいけない視点だと思います。それがまず1つ目。

2つ目は、ちょっと話は変わるんですけども、どういう見方でこういうものを考えていくのかということがあります。私は割と簡単な発想で、やはり自分が知っている人を連れてきて自慢ができる場所ということですよ。だから、それは別に外国人であってもいいし、日本の例えば地方から出てきたおじいちゃん、おばあちゃん、おじさん、おばさんでもいいんですけども、そうした人を自分のところに連れてきて、あそこも見せたい、ここも見せたいという気持ちになるような国であってほしい。ここは見せたくないなというようなところがないというこの国ですか、そうありたい。私は非常に単純にそう思うのです。

前に私が申し上げて誤解があったかもしれないので改めてお話をしますが、地方に行くと汚らしい看板とかのぼりがいっぱい立っていて見苦しい、ああいうのはよくないねという話をしたことがあります。でも逆に、やるなら徹底的がいいと思うんですよ。思いっきりけばけばしい町があってもいい。例えば、外国人が秋葉原とか歌舞伎町に来たときにカメラを向ける場所はどこかといったら、けばけばしい看板なんですよ。すごくアジアっぽいからなんでしょうけれども、逆に言うと、そこまで徹底すれば、それはそれで見せたい場所になるわけです。それが、何かすべてが中途半端だと、どこに行っても同じになって恥ずかしくて、「ここはどこにでもあるようなところでお恥ずかしいですが」というような言い方になってしまうわけです。そういうようなことがない、自分のところにしかない、「これはどうだ、すごいだらう」と言いたいといいますが、そういうような場所があるべきではないかと、これは私の勝手な見方かもしれませんが、私はそういう考え方をしております。

以上の2点を差し当たり。

委員長 どうもありがとうございます。

ほかにいかがですか。

事務局 1点よろしいですか。前回の資料なんですけれども、前回既存ストックの活用についてグリーンモード空間の拡大という高松の事例を出しております、

今日は持っていないんですが、車道をなくして歩道と自転車道に変えて、自転車道と歩道の間はちゃんとカラータイルで変えた。それでお互いに錯綜しなくなって、自転車と歩行者両方4割が非常に快適になったと言っているので、国土基盤の考え方としては、そういう入れ物をつくって変わってくれるのを待つしかないという気がするのですが。

委員長 ただ、例えば、モビリティマネジメントなんて言葉で言われている、この名前は私は嫌いなんだけれども、とにかく使わせてもらおうと、それは何か入れ物とかルールとかだけではなくて、要するにそこでのちょっと口幅ったい言い方だけれども、教育というか啓発というようなものも込みにして意識を変えていくみたいなものは入っているとしますよ。

事務局 そういう意味では、歩道と車道を明らかに、まだこれは地味なので自転車道の方が濃い灰色で、歩道が.....。

委員長 つまり、それをどういうデザインにするかというのを単にスタンダードをどうするかではなくて、ここでもさっき言ったようなユーザーが込みになったような活動の結果としてそれが出てくると、それは活動を積み重ねるうちに実はこれはそういうふうに使わないとまずいかねのところから入ってくれるんですよ。先ほど何人かの方から出たのはそこだと思えますよ。そういうことの重要というのは。

委員 確かに、人間の行動にまで口を出すのは、ここでやることではないかなという気が私はちょっとしたということなんです。

委員長 仕組みを何かうまくビルトインするのが必要ですというと、あなたが行動すべきということを言う必要はないんだけど、少なくとも意識が十分ある人々として何か地域をつくるようなことが重要ですねと言った方がいいと思うんですよね。

委員 ブロックというのは意思決定の単位として重要であると。自己責任でいろいろ地域のことを決めていったらどうだろうかという一つの考え方が出てきているのかなと思うんです。やはりそれはある地域からある地域に対して、ある意味手助けができていくということの裏返しでもあるのかなと思うんですけれども。そのブロックが意思決定単位になるといったときに、どういうふうな形で意思決定のルールを決めておくのか。目的関数、代替案、全部その地域で決めていいんですよ。

では、今度は国は何をやるのかみたいな話になってしまうんだけど、問題のつくり方みたいなものに枠をはめるのか、はめないのか。例えば、安全・安心が大事ですねという1つの目的関数があったときでも、この目的を達成するために幾つかのいろいろな案をどういうふうに組み合わせが一番効果的にやったらいいか、その地域の実情に合わせて考えてくださいよという提示の仕方。安心・安全と産業の活性化ということがトレードオフがあって、どうもそれは片一方を満たすと片一方を満たせない。いろいろな状況の中でこれを選ぶと。本当は地域の中でこうしたいけれども、仕方なしに片方を選ぶということはありますね。

九州などで例えば、東アジアとシームレスにすると行って、アジアからトラックドライバーがどんどん入ってきてしまったら、地域の運送事業者はどうするんですか。でも、労働力不足ですから、そういうビジネスビジターで永住するわけじゃないから、帰るからいいんじゃないですか、という、やはりそこでもマイナスがあるし、そのときにどういうふうに利害関係をそこで調節するか、それは地域で任せますということになるのでしょうか。九州の人は農産物をアジアへ送りたいと言っているんですね。送るということは来るということです。九州は農業で頑張っているところですね。当然送れるものをつくっている人はいいけれども、来るものをつくっている人はだめですね。そういうことをその地域が判断することになるのだと思うんです。

今2つ目で言いたかったのは、1つの目的関数を最大化するためにどういうふうに代替案のバランスをとるかということとはよかったとしても、複数のいいこともあるし悪いこともあるような調整まで全部させるといふか、そういうものは国土計画の中で地域ごとにやりなさいというふうな投げ掛け方をするのか、しないのか。二層の広域圏は、代替案のつくり方にこういう新機軸を入れて工夫してはいますが、地方で具体的なものを考えてくださいと、ある意味でかなり枠をはめています。うちは二層の広域圏なんかそんなものは関係ないよと余り言ってほしくないわけですね、そこでは。だから、そういう枠のはめ方をしようとする意味ではしているんだけど、私はもうちょっと緩やかでもいいのかなと思ったんです。

委員長 ちょうど私のメモの1ページの1の4)に、全国とブロックの関係みたいなものがあるんですけども、先生の感覚で言うと、この3つにどれと決めてもらわなくてもいいんだけど、どんな感じですか。

委員 むしろ、3番目でしょうか。やはり委員長の分類もどちらかというと具体的に示す絵をどこまでという形だと思っただけけれども、私はその絵を決めるための手続というか、目標の立て方とかに関心があります。

委員長 では、一番上ですね。

委員 この方向性というのは絵じゃないんですか。

委員長 絵じゃなくて、何がこれからの目標であるとか、ものの考え方はああである、こうであるみたいなこと。

委員 評価の仕方、計画の立て方、誰が決めるかとか、そういうふうなもうちょっと計画の上のメタ計画というか、そこら辺の話が大事じゃないかと思います。そこで多分パラダイムシフト、さっき産業をテーマにしてやっていたけれどもやらなくなると説明がありました。やはりかなり具体的な絵の示し方の問題じゃないと思うのです。具体的な絵としては高速道路のミッシングリンクが出てくるかもしれないんだけど、昔はこれは30分圏何だかんだと説明してきました。今はそれは福祉だとか、安全でそれを正当化したりするわけですよ。そういう意味では、最後の絵がどういうふうに表示されるかというのは余り興味がないというか、むしろ計画を位置付ける考え方いろいろなパラダイムシフトがあるということで、その一番大事なところを国が押さえているということが一番いいんじゃないかと思います。

委員長 一番上ですね。

事務局 冒頭に委員長の方から、私どものペーパーが比較的交通基盤とか情報基盤とか防災基盤という形で新鮮味がないというお話がありましたけれども、別途私どもの方で社会資本整備重点計画をつくって、それは私どもの省内のそういうそれぞれの分野の中で計画というのはできていくものですから、私どもとしては、私どもで準備した絵がありますけれども、ここでは縦軸として安全・安心だとか世界に開かれたというような話をしていますが、これと同じように、交通基盤とか情報基盤とか防災基盤というものを先生におっしゃっていただいたような引き算による国土基盤整備というものはどういう方向性で、例えばこんな選択肢がありますということが国土計画で書かれるとか、国土の向上に資する国土基盤整備というのはどういうことなのかという方向性みたいなもので出てくる。そういうことが計画の中に書かれて、それが広域地方計画の中で具体の事業単位に反映していくというような

流れになっていくと非常にいいのかなというふうに私などは思っていて、東アジアとか既存ストックの話だとか、選択と集中はどうするかというようなものも一つの軸だと思うんですけども、そういうことに対する基本的な方向性みたいなものが計画の中で出てくると、それがブロック計画で具体的に花開いていくというふうになっていただくと、非常にありがたいなという気がしておりますけれども。

委員長 計画部会長がこの間ちらちら言っていた感覚は、真ん中に書いた方向性とかものの考え方だけではなくて、選択肢のオルタナティブを考えて、それをブロックが選んでもらうというようなことおっしゃっていたので、真ん中にそういうものを書いてみたんですが、何か私自身が必ずしもまだ心の底まで行けていなくて、一番わかりやすいのは一番上なんですよ。とにかくほんわかと言っては何だけれども、重要な理念みたいなことを言って、あとはブロック任せ。

ただ、一方で、これを書いていてまた気が変わってきて、ちょっと待ってくれよと。例えばアジアの、つまりスケールで言うと200万分の1ぐらいの地図で検討するような地理的スケールのときに、では、これから日本のどこどこが拠点として育成しなければいけないというのは、仮にかなり大きめのブロックができたとしても、そのブロックの中で一人1か所1つ決めなさいなどというものでも必ずしもなくて、そんなことを考えると、最後の全国で方向性なことを一般的にやるんだけど、非常に大きなスケールの問題だけはある種の具体もやらざるを得ないのかなと思って、一番下はそういう感じで書いてみたんですが、そのところはやはりいずれよく議論して、大体の共通認識が要りますね。

委員 上だけですと、こっちが例えばこういうことをやろうと思って、同じことを隣がやってしまうかもしれないわけですよ。むだなコンペティションですし、カニバリゼーションということもあり得るわけですよ。

委員 競争させた方がメリットがあるか、上で調整した方がメリットがあるか、なかなか一概には言いにくいとは思いますが、競争させた方が少しむだがあっても結果的にということもある。ブロックごとに計画間の競争をさせるというのも面白いかもしれない。

委員 だから、国じゃなくて企業だったら1つつぶれて残念です、次の企業が出ます、となったり、M&Aなどもありますけれども、例えば、同じような港を2つ整備してしまったとか、むだで共食いになってしまったとなったら、ちょっとコス

トパフォーマンスが悪いかなという感じもします。

委員 私は前段ちょっと出られなかったものですから、委員長の御発表も拝聴できなくて、ちょっととんちんかんなことを申し上げるかもしれませんが、今日、御提示いただいた資料2の一番最後の絵なんですけれども、これを見て私が非常に率直に感じることは、一番上の赤い四角から次の緑の四角のところというのは非常によくわかるんです。緑の四角の中でこういう課題が出てきているということがわかったら、次はそれぞれについて具体的な何をするかというのが、その後に出てくるのだと思うんです。この大きい矢印がどういう意味を持っているのかわからないんですが、非常にそういうブレークダウンをした後に国土の質的転換を目指すという、非常にまた抽象的な議論に戻って、その中に地域ブロックという話が出てくるんですが、地域ブロックというものが上の緑の四角のそれぞれの問題の解決になるのか、それとも、ここへ地域ブロックをつくることを目的とした国土基盤をつくろうとしているのか、その辺のことがまずわからないと思うんですよ。

地域ブロック云々というのは、例えば人の動きとか当然フローがあると思います。それから、あと、情報のフローというものもあるわけです。実際に都市間、地域間の情報のフローを見ると、横の動きというのは余りないんですね。隣とか県の中のほかの地域とか。ほとんどがさっき地方の主要都市のお話が出ましたけれども、それとか東京なんですよ。ほとんどが東京と情報が直結している。情報通信というのは距離は関係ないので、必要があるところとしか交流がないわけですよ。そうすると、横に交流するということが余りない。そうすると、それを無理繰りまとめて何になるのかというのが、私にはよくわからない。それを横につなげることによって、何らかのシナジーを発生させるような仕組みを提供しない限りは、つなげたところでそれはただ集めただけという感じがしなくもないんですね。これは長い計画ですから、何十年という計画ですから、今はどうだということよりも、この21世紀の国土基盤をつくれというときに、何を目的とするのかということをもまずちゃんと明確にしないといけないと思うし、その下にこういった課題が出てきているわけですから、こういう課題を解決することが先決なのか、それとも地域ブロックというものをつくっていく、あるいはそれを活用するということが目的なのか、その辺の何が原因で何が結果なのかということをもちゃんと認識しなければいけないのかなというのは非常に感じました。

委員長 ありがとうございます。

確かに、この中で上から下への流れの中で、何で地域ブロックなのとか地域ブロックは何のためにここに登場するのというのは論理としては書いていないですね。

事務局 そのとおりなんです。それで、この絵というのはすごく悩ましくて、要するに、人はこの紙の上にしか書き表せないディメンジョンが随分多過ぎまして書けないんです。それで、何回も書いてまだこのレベルなので、ちょっと力量が問われる部分なんです。

委員 多分、上半分と下半分と別なんだと思うんですよ。多分、上半分の流れから来たら、それを解決するための具体策が出てこないといけないと思うんです。下の半分というのはもう少し理念的な話であって、何となく二層の計画になっているものを上から見て透かしている感じがあるんですよ。

事務局 その国土基盤の課題なんですけど、これは現象論的にはこんなものがありますよと言っているんですけど、根にあるものは別なのかもしれないですね。だから、いろいろ困ったことがあるので、そういったものをまとめて国土の質的転換を目指すということでひっくくってしまっているんで、それはあると思います。

それで今、先生のおっしゃった地域ブロックは何なのかということはいろいろ議論がある最中なんですけれども、ここで意識していますのは、こういう問題解決に当たって、地域ブロックという主役を考えてみよう。今までは国が主役なのか、それともそうでないものが地方自治体それぞれが主役、自分でやれと言われたものを国を頼る地方自治体という構図だったものが、国に頼らない少し規模のあるしっかりとした主役を考えるというイメージでこれは書いていまして、その概念が先行しているものですから、いきなり地域ブロックが出てきてしまうということになってございます。

委員 私は、そのことについて反対はしませんけれども、一つの懸念としては、今その緑の四角にあるようないろいろなタスクがあって、そのタスクによって恐らく先ほどからいろいろ議論があるように、ブロックのでき方というのが違うのだと思うんですよ。だから、一律にどこどこブロックでやる、すべての問題が解決できるという問題じゃないと思うし、何かによって例えば観光だったら、東北のある幾つかがまとまることあるだろうけれども、経済的に見ればもっと違う枠組みになるだろうし、一つのスパッと切ったものですべてが解決するとは思えないん

ですけれども。

事務局 それはそうだと思います。ただ、チームを組まなければいけないという状態に直面してしまっていて、問題によってチームを変えるわけには多分いかないんじゃないかと思っただけで、例えば、今の行政だとか地方のいろいろな団体といったものは、結局フィジカルに近いエリアで固まっていますでしょう。それをもとは単純に国でもない、それから、個々の自治体でもない、国よりももう少しきめ細やかだけれども、今のバラバラの地方よりはもう少し力があるというものをつくったというぐらいの意味だと思うんです。そういう意味では、先生の御専門の情報の世界からすると全く意味がないのではないかとと言われると……。

委員 いやいや、そういう意味で言っているのではなくて、もしそういうことであるならば、やはりそういう枠組みがちゃんと機能するようなサポートをちゃんとしなければいけないということですよ。

委員長 その道州制というのは、きちんと何らかの権限を持って総合行政をやれるということがあるのだとすると、何らかのブロックみたいなものがあるのは、それなりにいいんじゃないかと思っているんです。ただ、先ほど申し上げたように、そのブロックが一体何の政策的責任と権限を持っててというのが余りはっきりしないから、何となく国土軸と言っているのと大差ないようにも見えたりするところがあるがちょっと問題も感じるんですが、一方で、先ほどちょっとスライドでお見せしたように、昭和40年代ぐらいまでの状況までさかのぼると、各県地はほとんど最高位の機能まで持っているんですよ。と思えるわけです。ところが、交通を便利にしたということは廃藩置県がやっと終わったということであって、もっと広いエリアで経済圏をつくっているという証なんですよ。つまり、地域のインテグレーションが、例えば、東北地方で言うと仙台を中心にでき上がりつつある。そういうものを交通基盤整備によって達成できたとも見えるんです。そうすると、変な表現になってしまうかもしれないけれども、内部補助とあるでしょう。例えば交通や何かでも、それも懐が大きいほど面倒を見られるんですよ。そういう意味では、面倒を見る懐を広くしたというのが、ここまでの成果でありますよね。そうすると、広くした懐を使って国土経営をやりたいというのは、素直と言えば素直で。ただ、すべてのことがあの大きさの経済圏みたいなもので処理できるかといったらそんなことはなくて、風土もやはり違うものが入っているしとか、場合によってはあんな

経済圏よりもっとずっと大きいサイズで進んでいるようなものもあるしとか、一律じゃないんですが、少なくとも県単位で考えるよりは、ずっとリーズナブルな気がしていますね。

委員 すみません、ちょっと教えていただきたいんですが、実際にその県をつくると、具体的にはどういうふうなものになるのですか。例えばEU、ああいうものができるとですか。

事務局 これは道州でもないですから、行政権限がそれであるわけではないんだけど、ただ、広域地方計画をつくるときに、それぞれ地方協議会をつくりまして、その中で議論して意思統一をしたものとして、そういう広域地方計画ができる。ここからは受け売りで私見なんですけれども、圏域部会で政策投資銀行の根本地域開発部長がおっしゃった話なんですけれども、では、何のためにそういう計画をつくるんだというときに、彼は自分は金融が専門だから、その地域に本当に人が投資をしたいのか、投資を呼び込めるのか、それから、人が住みたいと思うのかという、ある意味では地域経営の中で非常に重要な、その地域に投資を呼び込むとか、人が住むといった判断を誘導するための一つの手段になり得ると。だから、みんなで考えてそういう投資だとか人が定住するといったものを誘導するための計画づくりをする、ビジョンづくりをするという効果が今はあるんじゃないかと私は思っています。

委員 効果はあると思うんですけれども、どういう組織になるんですか。具体的には誰がどう決めるか。

事務局 もともと法律的話をしますと、これまで国土総合開発法というのは全国総合開発計画、国が全部つくって地方の事業までやりますと言っていたわけなんですけれども、やはり霞が関が事業までやるのは分権化の時代におかしいんじゃないかということで、今回の形成計画は全国計画で指針性だけを示して、具体的な事業については国の地方支分部局、国土交通省であれば地方整備局もありますし、運輸局もありますし、また、農水省の農政局もあります。そういうところと、それから、地方自治体の方々、県と政令指定市並びに地方の経済界……。

委員 そこまではわかっているんですけれども、でも、物事というのは最終的な形できるまで。組織論から見れば、組織のボスというのは1人と決まっていますから、みんなで決めるというのはほぼないわけですね。最終的に誰が決められる

ような組織になっているのかを、例えばEUだったら……。

事務局 最終決定権者は国土交通大臣です。

委員 では、やはりナショナルなベース。

事務局 ただし、策定過程は国と地方が同じ目線で議論するというのが今回の流れなんです。

委員 同じ目線というのもわかるんですけども、実際にやるときに議論したり何か決めるときに、議長とかボスとか多数決で決めるのか、それがよくわからない。毎日けんかしてわかる……。ちょっとイメージが。

事務局 協議会をつくりましょう。協議会をつくって協議会長がいるのか、要するにやはり協議会というものがあって、事務局は国の出先機関やら場合によっては県のそういうところが共同事務局や何かつくって運用するんですけども、やはりそこは集まって村の寄り合いよろしく決めるというような形で。

委員 ひざを交えてという。

事務局 内規は、運営規則についてはそれぞれの協議会が決めますから、それは恐らく自治体の長が協議会の長になられると思いますよ。これはあくまでも想定ですけれどもね。

委員 それは選挙か何かで決めるんですか。

委員長 自治体の長ですか。

事務局 ちょっとその辺はまだ、うちの中の整理ができていないので。

委員 それによって違いますよね。なるべく長が多い方がいい。

委員 その協議会が例えば、このブロックはみんなで相談して、運輸業に関して規制緩和していくぞと、特区で九州だけこういうことができるようにしようというようなことは想定範囲ですか。

事務局 想定範囲ですね。

委員 では、例えば、九州だったら九州で、麻生さんがやはり一番偉いからというのではなくて、もしかしたら、協議会の中で誰が一番偉くないと言ったら変だけれども。

事務局 今は例えば、知事会の会長は長崎県の金子知事が九州知事会の会長ですね。

委員 では、金子さんということになるというわけではなくて、それはみんなで

話し合っで決めると。

事務局 そこはわかりません。それは協議会に任せてありますから。

委員 大変ですね。

委員 今のに関連して、ブロック割りは両方のブロックにまたがる県というのが出てくる可能性もあるでしょう。最終的には道州制は何も国土交通省が決めるわけではないですものね。

事務局 基本的に、このブロック割りというのは道州制の議論とは全く関係ありませんということなんですね。ですから、それが重なるということについては、協議会において隣接県は協議会に入ることができるんです。協議会のパーミッションがあれば。ですから、隣接県が入る可能性はあります。

委員 新潟なんて3ブロックに入ってしまったって、あなたは本当はどこと言われたら新潟県と言わなくても新潟ブロックなどという話を……。

委員長 でも経済構造からいったら絶対関東ですよ。

委員 関東でしょう。ところが、電力系も含めて陣取り合戦では東北が楽しいんですよ。

事務局 それは今、いろいろな意見が出てきています。新潟欲しいとか要らないとかいろいろありますけれども。

委員 それは必ずどこかに1個に収まるんですか。

事務局 基本的にはすき間なく、重複なく決めますから。

委員 そうですか、了解。それは大変だ。

事務局 だから、要するに政令で定めるものは、すき間なく重複なく決めます。ただ、協議会のときには隣の計画と重なる部分があるので、そこは重複として入ってもらって、にじみ出しとしてその県の計画の内容までは計画の中に書きましようというスキームになっていると。

委員 そういうときに自然災害とか水害の問題などは流域になりますから、そうになると県をまたがってしまいませんか。だから、そういうときの責任関係というのは、やはり難しくなってきましたよね。

委員長 ほかにどうですか。これは難しいですよ。

ちょっと事務局の感覚を伺いたいんですけれども、先ほど先生方からも出ましたが、私の資料で言うと「質を改善する」で、キーワードは私は引き算の国土形成と

いややアブノーマルな用語を使っているんですけども、「使えるハイウェイ」というのは今は誰でも普通に使うようになったけれども、最初に使ったときは物すごく事務局は心配したんですよ。「使えるハイウェイ」などと言うと今は使えないみたいだし、より使えるハイウェイにしてくださいと言われてたんだけど、そんなのじゃ誰も聞きやしないよと、使えるとズバッと言ったんだけど、引き算というといかにもどんどん引いて壊してしまうだけというような感じもしないでもないんだけど、よく読んでいただければわかるように、質を上げるんですよ。それで誇りを取り戻して、場合によっては壊してもらうこともある。例えば、ソウルの清溪川だとかああいうたぐいのものがあっていいわけです。だけれども、言わばどちらかというと質を盛り上げながらいいものにつくり変えていくとか、つくり直していくのも入っているのでありますが、事務局に伺いたい質問は、こういうものをこんな後ろ向きで暗いのは嫌だという感じなのか、こういうのは是非、都市行政でも道路の行政でも、河川もそうだし、何から何まで国土上関係あるようなものは随分引っ掛かってくると思うんですが、どんな感触を持ちますか。

事務局 私の個人的な感じでは、先ほど申し上げましたように、非常に興味があります。コンセプトとしてもいいと思いますし、こういう考え方で例えば、引き算の国土基盤整備というような項目で交通、情報、防災基盤、環境に優しい基盤などというのをまとめて体系化して書いていただくというのは、非常にいいんじゃないかと思います。ただ、これは相手のある世界なので、ほかのところと折衝して引き算という言葉が残るかどうかというのは、やってみないとわからないですね。

委員長 つまり、これは従来の国土基盤的なものと少し様子が違うんですよ。従来の国土基盤というと、さあ、ここに高速道路をつくりましょうとか、新幹線をつくりましょうとかそういうものでしょう。それに対して、町で言えば土地行政的なものだし、もうちょっと言えば農地あるいは山林の行政に関係あるようなものだし、ほとんどの仕事は自治体の仕事だったりしますよね。そういうものでも国土交通省は自分のマターとして、つまり、いい国土をつくるためにはこれをがっちり言いたくなるかどうか、そこの感覚なんですけれども。

事務局 少なくとも国土計画局としては言いたいんですけどもね。

委員長 それならよかった。

委員 私もいいと思いますよ。やはり災害のことを考えるとハードで守れないと。

ですから、できるだけ条件の悪いところからのいてもらって自然に帰すみたいな、その方がトータルで安上がりだし、減災になりますよね。だから、それをむしろ既存アセットを有効活用するというか、むだな投資を防ぐという意味で撤退の論理、上手に撤退するという、結構いろいろな方が最近おっしゃられ始めていると思いますけれども、それはびったり来るような気がしますね。

委員長 人口が減るという要素と美しくしたい、自然を取り戻したいというものと、安全にするというのは、全部を解とするとこのぐらいじゃないかと思うんですけれどもね。

委員 要するに、原点に回帰するんじゃないですか。そういうことですよ。ルネッサンスと言うと手あかがつき過ぎた言葉ですけれども、そういう元に戻る、復興する話ですよ。

委員長 レコンキスタでしょう。

委員 あれはちょっとまずい例えでしたけれども。

事務局 ちょっと撤退と言わないで転進と言ったお国柄なものですから、あるかもしれないですね。担当としてはちょっと危惧するところですが。

事務局 戦う方とすると、これはもうサンドバッグになってしまうなという感じはあるかもしれません。

委員長 用語というよりはコンセプトというか、内容ですね。

事務局 コンセプトとして、英語がいいのかどうかわかりませんが、例えば国土のイノベーションとか国土の構造改革というような感じで移っていくとか、そういう形でこういうコンセプトを入れ込んでいって整理していくと。

委員 自己責任じゃないですか。危ないところに住むのはいいけれども、危なくなったら助けてくれとか、家が壊れたから直してくれとか言わないでよ。最後は頼ってしまうじゃないですか、大体日本の場合地震でも何でも。そういうのを助けないと何かまずいという論理が日本にはあるのだと思いますけれども、それは国際的に常識かどうかわからない。日本の場合ちゃんとハザード情報を出していないから、結果的に国が最後は助けなければいけないということとセットになっているのかもしれないですけれども。

委員長 私のイメージは、今、先生がおっしゃったようなたぐいの積極的撤退のところと、それから、そんなに積極的に撤退するわけじゃないんだけど、きれ

いにしていくと。ビューティフィケーションみたいなものとか、全部をさっきちらっとお見せしたシーニック・バイウェイ的な活動をベースに置きながらやるのが一番早道なんじゃないかなと思っているんですがね。場所ごとにグループがなくなっ

て。
委員 そのときに国民に訴えるときにスピード、だから、今まで国土をつくり上げてきたと同じように撤退のスピードもたらたらというのではなくて、元気のいいところからスピードよく成果というか、工程管理ができていようなものを出していくと、国民は乗るでしょうね。

事務局 今の大臣はスピード感あふれる、スピード感を持ってというのが好きですね。

委員 最近、市町村合併で随分数が減りましたよね。今までは例えば、私がたまに行く島に村が幾つかあるんですが、それぞれに全部同じものをつくらなければいけない、港も全部同じようにつくっていくと。それが1つになれば、そうである必要もなくなってくる。ですから、そういう意味ではやりやすくなっているんじゃないかと思いますけれども。

委員長 ほかにいかがですか。

事務局 ちょっとこちらから発言してはいけないんですが、さっき先生がおっしゃった話で、国土の質的転換の多分背景には、例えば、きれいにするとかいろいろあるんですけども、実は今までの、これは私の偏見かもしれませんが、国土計画だけではなくて、公共事業だとか政府の在り方とか規制とか全部背景にあるのは、ある意味では日本的なもたれ合いという言葉が悪いですけども、とにかくみんな同じことをしようよとか、それから、やはりみんなで責任を取り合おうよとか、そういう個のないメンタリティがずっとあって、それが背景にありますよね。多分今回が、例えば自己責任の話もありますし、アイデンティティの回復なのかもしれませんが、個を見つめ直すようなそういったところがないと、多分本当に質的転換にならないんじゃないかと。幾ら質的転換らしいことをいろいろなプロジェクトをやっても、使う人間が相変わらず個性がないというか、個が確立しないままだと多分一緒だと思うんですが、これは形成計画の話ではないんですが、非常にそれは共通しているような気がいたしまして。

委員 それが地域の自立の問題なんじゃないですか。私はさっきの言葉の問題と

というのは本当に気をつけてやっていくのと、同床異夢にさせないということが一番必要だと思うんです。先ほどのペーパーの中でも、例えば、生活圏域の都市的なサービスと書いてありますよね。あるいは、よく国土交通省が逆都市化という言葉を使うんですが、私はこれは極めて誤解を生みやすいんじゃないかと。逆に、先ほどのアイデンティティの問題とか自立ということからいったら逆行する言葉じゃないかと思うんです。

地方へ行きますと、何でもかんでも道路をつくりたいという人はいますよね。そういう人から見ると、都市的なサービスというのは東京都と同じことをやるんだというふうに思うし、それなりに自立しているところは、もう生活道路はいいと、はっきり言ってあそこのミッシングリンクも別に構わないと。あそこの部分が空いていますけれども。それより地場産業をやるためにどうしたらいいか。例えば、地場産業としての野菜を早く仙台に届けたいので、あの峠を越えるところにトンネルをつくってくれといった、かなり極めて具体的な議論が行われるところと幾つかあるわけですが、それを一律に「都市的な」という言葉でやってしまうと、非常に従前の全国総合開発計画の発想から抜け切らないんじゃないかと思うんですけれども。

事務局 よろしいですか。サイバーとつけたんですね。要は、サイバー空間では均衡ある国土の発展は許されるんじゃないかと思っているんです。ただ、実空間では非常に厳しくなっています。先ほどこんな話をしたのは、先生方にコメントをいただきたいと思ったんですが、サイバー空間上では、とにかくどこにしようと一緒にだよと。そのためにデジタル・ディバイドを解消するとか、もう少しパイプを太くするといういろいろなプロジェクトをこの計画の中に書き込んでいくことに異議ありや否やというところが非常にありまして、サイバー空間としては完全に均衡なんだけれども、そういう意味では、道路は 1.5 車線でも 1 車線でもいいやと、あきらめようというような交通の一部を情報で代替してしまおうというコンセプトを入れる……。

委員長 先生がおっしゃった趣旨は、私なりにかみ砕くというか、解釈させていただくとすると、20 世紀は都市化の時代で 21 世紀は都市の時代なんて、21 世紀の最初のころは言われたんだけど、ここで議論しているのはどちらかという、いや、全然違ふと。そうじゃなくて、その地域地域がそこで誇りを持てるようなアイデンティティを確立して張り切っていくのが次の時代だという、もはや都市の時

代ではないに近いようなものになっていますよね。その中では都市化という言葉一つも気をつけて使わないと、ミスリードになるという御趣旨だと思うんですよ。つまり、大転換を言うからには、キーワードもこれまで使ってきたものとちょっと違うものを使う覚悟が要ると思うんですよ。つまり、都市化イコール全しかも、都市化で行われるサービスイコールみんなが望んでいるものに違いないというところを少し問い直すという感じをおっしゃっているんじゃないかと思うんですよ。

委員 私も違う角度から、今のサイバー空間の話なんですけれども、梶原さんが岐阜で情場という言葉を使ったんですが、情報の「情」に市場の「場」ですけれども、先ほどもちょっと誰も観光では岐阜に行きたくないですよというお話があったんですが、ベンチャーを誘致したりするときに、やはり情報空間がリッチな空間であれば理論的にはあらゆるものがワンクリック・アウェイでつながるんですね。ところが、私たちブロードバンド上でコンテンツクリエイターをたくさん岐阜につくって配信したいというときに、そのネットワークの整備が遅れていけば詰まってしまって出せないわけですよ。まさに高速道路が何車線あるのかというと同じ状態で、では、そこを非常に安いコストで小さな企業であろうが、大きな中堅の企業であろうがどんどん入ってこられるような受け皿ができていけば、かなり出たい側としては魅力になるんですよ。

ちょっと同じような話で恐縮ですけれども、秋葉原の大ビルを整備して東京都がやったときに、何か付加価値をつけたいんだけどもと言うので、南向きで何平米幾らだけじゃなくて、1Gb、そこまでの光ファイバーを保障しますと。縦系のケーブルと言うのですけれども、ああいう集合住宅ですと、住民のみんなの合意がとれないとなかなか引けないような古いビルが多いんですね。だから、そういう産業を誘致したいときに、お宅の玄関までは1本縦にケーブルはどんな光ファイバーでも保障しますよということが言われていると、一気にSOHOや何かが出やすくなる。そういうのは昔風に考えると、いや、やはり南向きが大事で、地震に対してというのですけれども、それと同じくらい企業にとってはそこが保障されていればうんと楽になるし、ほかより安いというようなことになればどんどん、先ほどの地場産業の活性化というものも変わった視点からできるんですね。個性を持って。ですから、そういうものはある意味、先ほどの皆さんと同じなんですけれども、地域の方たちの自立性が高まって、どんどんアイデアを自分たちから出すようにされていくよう

な仕掛けづくりをつくっていただければいいと思っているんですけれども。

委員 私も同じような意見でして、仮に光ファイバーをつくったからといって何かが出てくるということは余りないかもしれない。だけれども、交通が非常に不便であって、だけれども、情報基盤はしっかりしていますよと。そういうときに、交通が不便だけれども情報がしっかりしているのであるならば、それを使って何かしようという地域からの動きというのは出る可能性があるんですね。それは現実に幾つかの事例があるわけです。ですから、それがもっともっと出るような仕掛けをやはりつくってやる必要はあるとは思っていますけれども。

委員長 どのような仕掛けということになりますかね。

委員 それはちょっと具体的にこうというのはなかなか難しいと思うんですけれども。例えば、基本的には地元が何かをするという意味がないといけないんですね。それを地元に対して何か教育も含めた、特に小さい子どもたちに対しての長いスパンを考えないといけないと思うので、リテラシー教育から始めてそういったものまでの何かを提供する必要があると思います。ちょっと具体的にこれというふうには言えませんけれども。

委員長 ありがとうございます。

大体時間になるんですが。

委員 1つよろしいでしょうか。各論(5)のところについて「ハイブリッド・オープン交流を促進する」というところなんですが、これを見て私は、きざっばいですが、パリという街がこういうことなんですね。日常、半日常、非日常。要するに、光を見るだけではなくて、よそ者、ハイブリッド性とオープン性、排他性も同時にあるんです。夏はパリは外国人の街になりますよね。パリ住民は、外国人に街を渡してあげると、あなたたち使ってください、僕たちはよそに行くからという感じですよ。ただの街なんですけれども同時に観光地であると。そういうところは日本では京都がちょっとそうですけれども、先生がおっしゃるように半住民コンセプト、日常、半日常、非日常を足したものというのは本当は非常に大事でして、その中での交通網を考えてほしいんだと。というのは、やはり車じゃなければどこにも行けないようなところというのは、このコンセプトへの適応が難しいわけですよ。LRTは適していますね。

委員長 その中でじゃないんだけれども、女満別は女満別空港から近いから、こ

ういうものが圧倒的にいいと女満別町の人がすごく言っていて、町といっても役人として言っているのではなくて地域活動をやっている人で、その人のもとにというのではないけれども、知り合いが東京から来たりして、限られた知識しか私はないんですが、そういういろいろなところから人が来やすい条件が整っていると、そういうことが起こりやすいなという感じがしましたね。ただ、空港だけあって何も無い町では誰も行きはしないから、ああいう美しい風景があるからこそいいんでしょうけれどもね。

委員 やはり、光を見てみんなで歩いている昔でしたらバスでもあればいいんですけども、日常、半日常を売る場合、個人個人で動くことになりますから、そうするとやはりその場での交通には、公共交通が大事になりますよね。

委員長 これは観光の名前を変えるというのはどうですか、だめですか。

委員 そういう話もありますし、変えるのは嫌だと言う人もいます。観光と言うイメージが、どうしてもぐるっと回る周遊イメージなので、そこは課題です。

委員 JTBも観光とは一切言わないです。交流文化産業と言っているんです。

委員 私も学校で、観光は避けてツーリズムにしようという声が出ています。どこが違うのか知りませんが。

委員 言葉遊びかもしれませんが、サイトシーイングと言うと明らかに観光ですけども、イギリス英語で言うと旅行者のことはホリデーメーカーと言いますよね。だから、休日をつくる人なんですよ。だから、英語でもそういう言葉があるから……。

委員 私はフランスで知人にツーリストだというのは言ってはいけないと言われたことがあります。ちょっと来ているんだと言えと。要するに、アイ・アム・ツーリストということは言うものではないと。ツーリストなんてみっともないことは言ってはいけないと言われたことがあるので、ちょっとやはりツーリストと言うとイメージが悪いのかと。どうなんでしょうかね。

委員 観光学科なんかつくってはいけないですよ。

委員 交流学科。

委員長 どうもありがとうございました。

それでは、ちょうど時間になりましたが、特に今まとめるつもりはないんですが、ここまで何回もやって、結構お話も皆さんに伺って、お互いに議論して、事務局も

結構参加してくださったから、それなりに現状認識とイメージはある程度共通化してきたなという感じもするんですが、事務局どうですか。

事務局 そうですね。最初、今日も委員長から言われたんですけども、国土基盤なるものの定義がはっきりしないところから、すべてはどちらかという議論の最初にそういうものがあつたものですから、少し先生方に御議論いただくにもプラットフォームがないなと思っておつたんですが、そういう意味では今日のは非常に私どもはありがたくて、こういうところでお互いに議論を戦わせていただきますと我々も、例えば年が明けて少し具体のプロジェクトなり具体の制度なりを念頭に置いた書き込みをするときに、どんどんお言葉を使わせていただけますし、ありがたいと思っております。

来週ですが、火曜日にもう一度、今度は2時間弱ぐらいになるかもしれませんが、もう一度こういうセッションを持たせていただきたいと思いますが、今日の継続で、今日はちょっと私ども頭の整理をした上で、またいろいろとお伺いしたいと思えます。

委員長 では、あとはお願いします。

事務局 ということで、来週の場所は何回か使わせていただきました国土交通省の第3号館の11階の共用会議室で開催させていただきます。

それから、いつものとおりですが、薄いので多分お持ちいただけると思いますが、もし、これも重いんだということでございましたら、残していただければ郵送させていただきます。

委員長 資料は薄い方が議論できていいですね。

事務局 以上をもちまして、国土基盤専門委員会を閉会させていただきます。

今回で今年のナイトセッションは終わりでございます。毎回3時間も拘束いたしまして大変失礼いたしました。ありがとうございました。

閉 会