

鼎 談

新しい国土計画に求められる 交通体系のあり方



出席者

森地 茂 東京大学大学院教授

糠谷 真平 国民生活センター理事長

大石 久和 国土交通省技監

我が国は、本格的な人口減少社会の到来、グローバル化、環境制約の顕在化など、これまでにない新たな時代を迎えつつあります。

国土計画については、平成14年11月に国土審議会基本政策部会報告「国土の将来展望と新しい国土計画制度のあり方」がとりまとめられ、新たな国土計画体系の方向性が示されました。報告では、21世紀の国土計画への要請として、地域づくりに際して、モビリティの向上と既存の行政区域を越えた広域レベルでの対応の重要性が謳われ、そのための生活圈域と地域ブロックの二層の広域圏の形成について考え方が指摘されています。引き続き、国土審議会では、新たな国土計画体系の確立に向けて「国土の総合的点検」と「国土計画制度の改革」について調査審議が進められています。

このようななか、去る8月12日、東京大学の森地教授、国民生活センターの糠谷理事長、国土交通省の大石技監にお集まりいただき、21世紀の国土計画においてどのような国土像を目指し、これを実現するためにどのように交通体系を整えていくべきかについてご議論いただきました。本稿ではその内容を紹介します。

1. これまでの全総計画を振り返って

大石 国土交通省では、五全総に代わる新しい国土計画づくりを模索しているところですが、その中で、交通をどのように体系づければいいのかということで、「新しい国土計画に求められる交通体系のあり方」と題し、ご議論いただきたいと思えます。糠谷理事長、森地先生には、お忙しいところをお集まりいただきました。よろしくお願いたします。

糠谷理事長は、四全総から現在の「21世紀の国土のグランドデザイン」に移り変わる時、過去の全総の総点検および新しい全総への議論の深まりの真っ最中に4省庁統合前の国土庁の計画・調整局長をしておられました。私も当時、総合交通課長として国土庁に勤務しており、いろいろな議論をさせていただきました。また当時、森地先生には、いろいろな局面で、国土軸や連携軸についてご指導をいただきました。このようなご経験も踏まえながら、今までの全総を振り返って、それぞれの役割や成果、反省点について、また、新たな国土計画をどのように構築していくべきかなどについて、お考えをお聞かせ下さい。

○これまでの全総計画の役割と成果

糠谷 私は、四全総の時に国土庁の計画課長で、まさに直接の責任者でした。四全総から「21世紀の国土のグランドデザイン」（五全総）までの間は、ある意味では、つなぎの仕事でしたが、計画・調整局長としてかなり密接に関係してきました。

三全総の時は経済企画庁の計画局計画課で、総括補佐として国土庁とのカウンターパートでしたし、新全総の時はその準備段階で経済企画庁の総合開発局開発計画課に勤務し、大規模プロジェクトの研究会などに参加しておりました。第1次の全総の時はまだ役所に入っていませんでしたが、新全総からは何らかの形で関与しております。全総計画については、最近、さまざまご批判もありますけれども、私自身は、その時々時代の背景の下で国土の有り様というものを、まずは的確に示してきたと思っております。

四全総でいえば、東京一極集中が非常に激しい時でしたが、東京の「世界都市」としての位置付



糠谷真平 氏

1963年東京大学教養学科人文地理学専攻卒業。経済企画庁入庁。国土庁計画・調整局長、経済企画庁調整局長を経て、96年経済企画事務次官。98年退官。現在に至る。

けをしっかりとしなければいけないということを第一に掲げました。一方で、地方には当時大変個性的な知事さんがたくさんいらっしゃって、とにかく、「地方から反乱を」という話がある時でしたが、多極分散型国土、交流ネットワーク、1万4千キロの高規格幹線道路網を位置づけることができました。今では9千キロでもダメと言う方もおられますが、もちろん、時代が変わっているので規模の点でいろいろな議論はあると思いますが、それなりに時代背景の下で問題提起をして、具体的な政策方向を示してきたと思います。

四全総までは計画の具体的なイメージがはっきりしていたと思います。全総は「拠点開発」、新産業都市。新全総は「大規模プロジェクト」。三全総は「定住構想」。四全総は「多極分散型国土」、1万4千キロの高規格幹線道路というように。これに比べると、五全総はちょっと計画のイメージがはっきりしないところがあったように思います。多軸型国土と国土軸の話が盛んな時代でしたが、多軸型という国土のイメージは説明を受けてもなかなか分かりにくい。定住構想も難しいけれども、あれは説明を受ければ何となく分かるというところがあったと思います。

それから、「参加と連携」については、我々が地域連携、地域連携軸というようなことを言い出したので、本当は我が意を得たりというところなのですが、参加と連携というと、国づくりに参加

全国総合開発計画における交通体系に関する記述

名称	基本目標	交通体系整備の基本的な考え方	整備目標
	開発方式		(高速道路、新幹線、国際港湾、国際空港)
全 全 総 1962	地域間の 均衡ある発展	<ul style="list-style-type: none"> ○ 既成大集積と大規模な地方開発拠点を結ぶ大動脈の幹線路を極力先行的に整備 ○ 大規模工業開発地区等において適正規模の各種交通機関の施設を重点的に整備 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 高速自動車国道等の整備充実 ○ 新幹線は東京・大阪間完成、大阪以西は需要動向を見て対処
	拠点開発方式		
新 全 総 1969 1972改	豊かな 環境の創造	<ul style="list-style-type: none"> ○ 7大中核都市を連結する高速交通体系を総合的、先行的に整備 ○ 国際交流緊密化に対応して、国際空港、国際港湾および関連施設を整備 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 高速道路網の建設(7,600kmのネットワーク図) ○ 札幌・福岡間の新幹線の建設を計画、実施 ○ 4大域を中心とした国際貿易のための港湾施設 ○ 新東京国際空港ほか数カ所の国際空港の建設
	大規模プロジェクト構想		
三 全 総 1977	人間居住の総合的 環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ○ 幹線交通のサービスを全国にわたって均衡化 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 高規格幹線道路網1万km余 ○ 新幹線整備計画5線の徹底的な調査 ○ 15箇所程度の国際港湾 ○ 10箇所程度の国際交流の拠点となる空港
	定住構想		
四 全 総 1987	多極分散型 国土の構築	<ul style="list-style-type: none"> ○ 高速交通体系の全国展開により、全国の主要都市間の連絡を強化(全国1日交通圏) ○ 大都市圏における国際流通機能を強化するとともに、地方圏における国際交通利用の利便性を向上 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 高規格幹線道路網14,000km ○ 新幹線整備計画5線は逐次建設に着手 ○ 国際海上交通網を形成するおおよそ15地区の国際拠点港湾 ○ 国際交流機能強化のためおおよそ15箇所の空港
	交流 ネットワーク		
21世紀の 国土の ランド デザイン 1998	多軸型 国土構造形成	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地域自立のための各種機能へのアクセス機会の均等化を広域的観点で実現(全国1日交通圏、地域半日交通圏) ○ 全国各地域と世界とのアクセス機会の均等化(東アジア1日圏) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 高規格幹線道路網14,000km、地域高規格道路6,000~8,000km ○ 整備新幹線は、既着工区間等の所要の整備 ○ 4大域に大水深国際海上コンテナターミナル、8地区に地域のゲートとなる国際港湾 ○ 東京圏、関西圏、中部圏に競争力の高い国際空港、各ブロックに地域のゲートとなる国際空港
	参加と連携		

する人たちの心づもりみたいな感じを受けるので、国土のイメージがつかみにくいですね。国土のイメージとして美しい国土と言っていますが、大都市は過密化し、地方都市は衰退し、農山村は荒廃しているときに、ただ言葉で「美しい国土」と言われても、ちょっと実感が湧きにくかった。だから、それを次の国土計画でどういうふうを示していくのが課題になるでしょう。

五全総は、四全総までの成長の過程での問題解決の側面と、成長率低下、財政制約、構造改革を踏まえた新しい計画とのつなぎ的な役割としての計画になっているのかなというのが、五全総に対する私の現時点での位置付けです。

大石 五全総について議論していた当時、第2国土軸とはどこを指すのかについて、太平洋ベルト地帯に代わる新国土軸として日本海軸だとか、あるいは、東京から西に向けた第1国土軸に対して、これからは東京から北を向いていく第2国土軸の時代だとか、幾つかの第2国土軸論争となりました。

そういう議論の中で、四全総が多極分散型、交流ネットワークとして、1万4千キロの高規格幹線道路を中心とする交通ネットワーク、交通体系だったということに対して、当時の糠谷局長は、これからは「連携」だとおっしゃっていました。

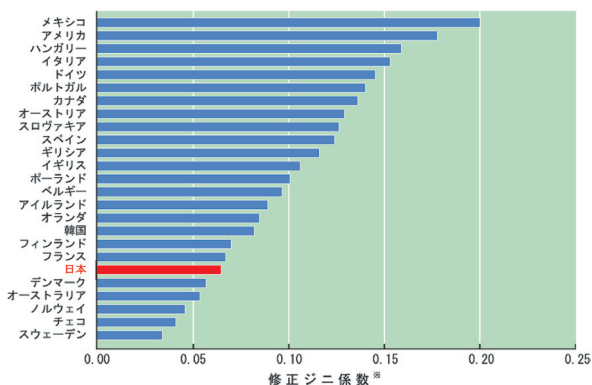
地域と地域がお互いに補完しながら、役割分担し、強みと弱みを補いあう地域間の関係が重要なのだとおっしゃっていました。これに応えるため、社会基盤としては交通や情報で支援していくという考えが打ち出されました。「交流」という言葉が、人やモノや情報が流れていく様子を指すだけであるのに対し、「連携」となると、自らが主人公として何かをしなければならないという意識と主体的な判断が求められる概念です。そのことを国土計画の中に打ち出したのは大変画期的なことで、「連携」するために、例えば道路なら道路、港湾なら港湾を地域の側から提案するところにつながっていくことを期待しておりましたが、今振り返ると、国民的な理解が得づらかった面も一方であります。

森地先生はいかがでしょう。

森地 全総には、地域格差是正と過密対策の考え方がずっと流れています。この中に「国土の均衡ある発展」という言葉があります。非常に興味深いことに、我が国では地域格差の是正についてはもの見事に成功しました。都市と地方を比べると、1人当たりの名目の県民所得は倍くらい違いますけれども、生活コストを考え、住宅コストまで入れると、地方のほうが豊かといえます。子どもを東京の大学へ通わせることになるちょっと

とまた逆転するかという微妙なところですが、世界中でこんなに地域格差のない国はありません。地域格差については、今後も、少なくとも、格差がどんどん拡大することだけは避けたいものです。

一人あたりGDPの地域間格差 国際比較



※所得、資産などの地域間格差を表す指数。数値が小さいほど格差が小さい。
 出典：OECD行政管理・地域政策局
 “Territorial Disparity and Geographic Concentration (2003)”

一方の、大都市集中抑制は東京に関しては成功しなかった。うまくいかなかった理由は、全総計画、あるいは基盤整備等の開発政策が第1次産業、第2次産業に対応するものであって、第3次産業すなわちサービス産業については政策が非常に弱かったためではないでしょうか。なぜ日本だけがこんなに単身赴任が多いのか、教育に問題があるのか、生活に対する魅力がないのか、コミュニティづくりがうまくいっていないのか、どうも、そのあたりに次の国土計画の考えるべき課題があるように思います。

2番目として、健全な地域間競争や個性ある地域づくりに対し、十分でないのではというご批判がいろいろあるのは確かです。この点については、これまでの全総計画が、中央官庁に依存して物事が動くような雰囲気を残してしまったことに問題があったのかと思います。

3番目として、交流基盤整備の進展があげられます。四全総の時に、東京、大阪を経由しないローカル・トゥ・ローカルのネットワークを打ち出しました。この結果、地方空港が一斉に国際化しました。地域高規格道路のアイデアもその頃に出てきて、もっと交流しやすい基盤をつくらうと進められました。当時は評価する声はあまり聞こえま



森地 茂氏

1966年東京大学工学部土木工学科卒。同年日本国有鉄道入社後、東京工業大学教授を経て現在に至る。東京工業大学名誉教授。工学博士。

せんでしたが、横断系の道路ができ、観光流動がどう変わり、流通がどう変わり、農産品がどのように動き出したかを考えると、ものすごいインパクトを与えました。

同じように、コンテナ港湾の整備、特に-15mバースは我が国では平成8年に神戸港で最初につくられました。アジアには、若干、-15mバースがありましたけれども、ほとんどは、その後につくられたものです。当時、日本中で、港湾は要らないという議論がありましたが、世の中で言われていたように港湾整備をやめてしまっていたら、日本は国際的にも、壊滅的打撃を受けたことでしょう。

これまでの全総計画が、日本の国土計画上の重要なポイントを、世の中に迎合しては実現しなかったことを冷静に謳ってきたように、次のステップでもきちんと考えていきたいと強く思います。

○第3次産業への対応を視野に入れた国土計画の必要性

糠谷 東京あるいはブロック中心都市への集中が進む中で、地方に対する第3次産業の展開を図るための施策が十分でなかったことに問題があったのではないかと思います。中枢管理機能論という形で議論としては以前からありましたけれど。

大石 第3次産業への対応が、国土政策あるいは地域政策上のターゲットになり得るものでしょ



大石久和 氏

1970年京都大学大学院修了。建設省入省。国土庁計画・調整局総合交通課長、道路局道路環境課長、官房技術審議官、道路局長などを経て2002年7月より現職。

うか。

森地 官と民の関係ですが、外国のPFIは、民間にある一定のお金を渡して進めるわけですが、日本のPFIでは、純粹民間に補助金は渡すことはできない仕組みとなっています。日本では、官と民の間を極めてピュアに分けたいというカルチャーがあるので、第3次産業という限りなく民に近いところに対する施策が十分に及ばなかったと思います。

例えばフランスでは、商業施設についての全国計画があり、どこにどれだけの大規模店舗を建設してよしいというようなことが計画の中身となっています。日本では、例えば、中小企業庁が商店街に屋根を付けたり、舗装を変えたりはしますが、店の中にまで手が出ないのです。私が住んでいたドイツは、どんな田舎の町でも、商店街はきれいに飾ってあって、いい雰囲気でしたが、日本はそうはなっていません。

我が国の教育について言えば、県ごとに教育委員会があるため先生が県外に転勤できないとか、父親の転勤に伴い子供が自由に転校できる私立大学のネットワークがないなど、システムにも問題があります。

前回の全総の時は、多くの人から、国土計画は教育問題と無関係であると指摘されましたが、単身赴任や教育問題は国土計画上も極めて重要な視点となっているのではないのでしょうか。

大石 第3次産業まで視野において見ていかな

いと地域論につながらないということでしょうか。

森地 第3次産業というのは、要するに広くサービス産業という意味です。商店街だけでなく、日本の商船会社にしても、航空会社にしても、なぜ弱くなったのか。インフラはできたけれど、それに見合ったシステムがもうひとつうまくいかなかったのではないのでしょうか。

大石 特に港湾では、最近になって、24時間化の重要性が議論となっていますが、これまでなかなか議論にならなかったですね。

○アジアの成長限界とアジアの水平分業の進展

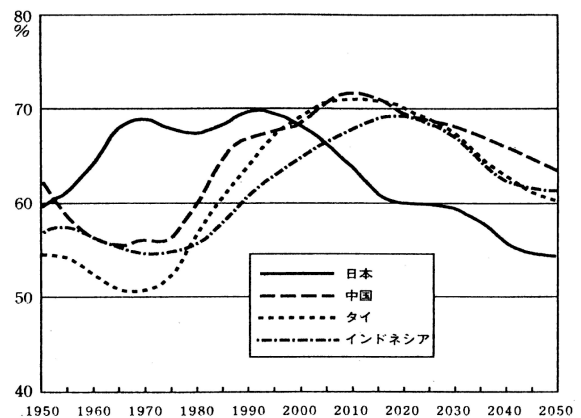
森地 日本の中で2つの誤解があることを指摘したいと思います。ひとつはアジアは永久に成長するという誤解です。日本の生産年齢人口は1995年をピークに減少に転じましたが、東アジアのほとんどの国でも、2015年には生産年齢人口比率が減少することになるのです。そういう国がそれまでに、本当にインフラや生産施設をストックできるかということが問題になります。

大石 中国もですか。

森地 中国はもっと早く生産年齢人口比率が減少する見込みです。アジアの成長が止まったときに、どういう地域にしたらいいか、どういう分業がいいかという議論を今からしておく必要があります。

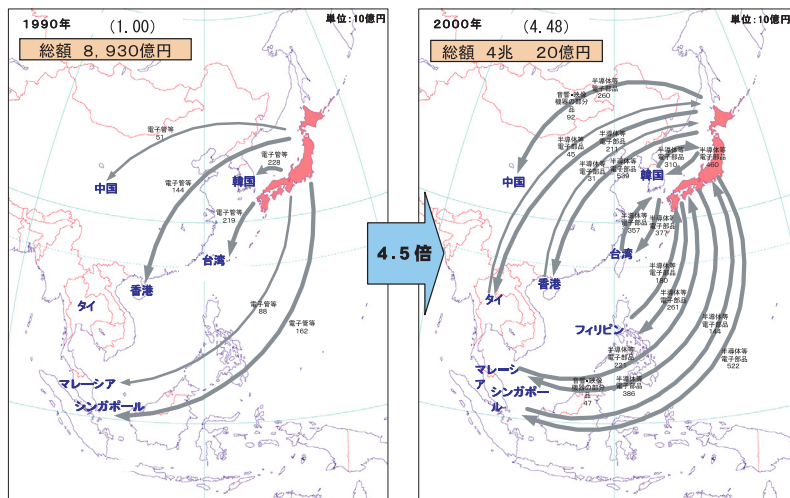
もうひとつの誤解は、我が国の重厚長大型産業が空洞化して、国内は軽薄短小型産業だけが残っていくという誤解です。実際に東アジアで起きていることは、電子・機械産業などの軽薄短小型

生産年齢人口比率の推移



出典：国連「世界人口統計」1998

日本と東アジアの水平分業の現状
東アジア主要国との電子部品交易額(1990、2000年)



注)図は各国との交易額上位10品目のうち電子部品類のみを抽出したもの(太矢印は年間1000億円以上の流動)、総額はその集計値

出典:「日本の統計2002」総務省より作成

産業が国際的に水平分業していて、一方、重厚長大産業は、海外に一遍に溶鉱炉をつくったり、化学プラントをつくったりすることができないので、国内でまだまだ元気があるわけです。セメントもしかりです。

軽薄短小型産業の水平分業は、アメリカと南米、ヨーロッパとアフリカの間では起きていません。若干、西ヨーロッパと東ヨーロッパの間で起きているだけで、主としてアジアで起きている現象なのです。本来、その中にいる日本は、大変有利なのです。

○社会資本整備重点計画と新しい国土計画との関係

大石 社会資本整備の長期計画が一本化されました。この秋には重点計画をまとめることになっており、少なくともブロック版の計画はつくる予定です。全国版としてつくる計画については施設計画にはしないという基本的な考え方で、アウトカムで定めることになっています。一方、ブロック版の計画は、おそらく、具体的な施設計画を書かざるを得ないでしょう。一本化した重点計画ができて、交通施設計画が全部この計画の中に書き込まれたときに、国土計画において交通体系を位置づけることの意義をどのように見いだしたらよいか。先ほど森地先生が指摘されたソフトの話や、地域関係論といったところを解きほぐしたり、極

端なことを言えば、これからの道州制を視野においた計画という考え方もあるように思いますが、森地先生はいかがでしょう。

森地 国土計画の内容は、一言でいうと、土地利用と、インフラと、それから民間の活動です。社会資本としての整合性、例えば港湾と道路との連携などは、国土計画でとり上げる話でしょう。国会の参考人として発言した際に、インフラ同士の調整の話と、地域の中でどういうふうにインフラを収めていくかという話は、縦と横の調整であり、片一方だけでは絶対に調整はできないと申し上げました。

国土計画の中のブロック計画で地域をどうするか議論せずに、社会資本の計画ができますかという、逆の問いかけもあるでしょう。だからこそ、地方整備局があり、県知事さんがいらして、両方から、面的な姿と、社会資本の姿が示されて、ひとつの国土計画につながっていくのだと思うのです。

もうひとつは、国土計画と重点計画の計画期間の違いです。少なくとも、重点計画は5年といったオーダーですから、国際的な常識から見ると中期です。国土計画は、国際的な長期でいくと長期。だから、国土計画の意義はきちんと見いだせると思っています。

2. 二層の広域圏の形成に向けて

○新しい時代の圏域論

大石 国土計画は、既に日本地図を眺めていただけでは議論ができなくて、東アジアの地図か、課題によっては、もう少し大きい地図の中で考える時代になってきたと思います。同じように国内でも、日本列島で見える場合、関東地方で見える場合、東京で見える場合、いろいろなものの見方の中から多くの提案がなされる部分があると思いますが、圏域の大きさ、圏域論についていかがお考えでしょうか。

糠谷 圏域は、これまでの全総計画で常に課題

北東アジアから見た日本



でした。交通網の発達により生活圏もだんだん広く見ていこう。さらには、広域的な世界とのつながりが持てる交流圏的なものを考えようというふうに、だんだん広がってきたと思います。

ですから、国土審議会基本政策部会報告で示された二層の広域圏という考え方は、私は適切な問題提起だと思います。

ただ、やはり、圏域というのは、あまり固定的に考えてはいけないと思います。二層の広域圏的なものがあることは、私はそのとおりでありますが、固定的に決めることはいかなるものかと感じます。生活圏的なところを考えた場合に、1時間から1時間半圏域の人口が30~50万人で、フルセットでいろいろなサービスが提供できる1つの単位というのは、今の分析としてはそのとおりのでしょう。けれども、生活実感から見れば広すぎるという感じではないでしょうか。問題提起としては二層の広域圏ということですが、本当は、二層ではなく多層の生活圏なのでしょう。30~50万人という生活圏域の設定だけが先行すると、実際の計画なり政策としては、もう少し丁寧にやらないと、あらぬ議論を呼ぶことになると思います。

圏域の中心都市にほとんどすべての施設が集まって、そこに1時間なり1時間半なりで行ける圏域をつくり、生活圏の中心に人もモノもサービスも集まり、周辺地域は過疎化するようなイメージを持たれてしまう可能性があります。異なる機能を

モビリティの向上と広域的な対応

人々の移動の利便性や様々な地域資源の流動性を高めるためのモビリティの向上

既存の行政区域を越えた広域レベルでの対応
地域の实情に応じて二層の広域圏を念頭に圏域内での機能分担と相互補充に基づく対応が基本

- 人口減少下にあっても、生活関連サービスを維持し、地域社会の機能や活力を保っていく観点
 - ↓
 - 人口規模で30~50万人程度以上、時間距離1~1.5時間程度のまとまりを目安とした複数市町村からなる「生活圏域」
 - 地域が独自性のある国際交流・連携・協力活動を行い、また、特色ある経済圏を形成して発展を図る観点
 - ↓
 - ベルギー、スウェーデン、スイス等欧州の中規模諸国の人口・経済規模に概ね匹敵し、相互活用すべき諸資源や機能、施設をいっしょにフルセットで備え得る自立した圏域として、人口600~1,000万人程度以上の「地域ブロック」
- ※自然的社会的条件等により上記の「生活圏域」での広域連携が困難な地域に対しては別途の対応が必要

出典：国土審議会基本政策部会報告（H14年11月）より作成

持ったそれぞれの地域が連携をして、30~50万人くらいの圏域をつくっていくイメージをきちんと提示する必要があります。

これについては五全総をひもときますと、小規模でまとまりのよい都市が効率的で環境負荷の少ない交通、情報通信基盤で結び付けられた都市のネットワークと美しい自然のネットワークとの共存する国土、これが美しい国土だと書かれています。これが本当だろうと思います。

「21世紀の国土のグランドデザイン」（抜粋）
第1章第3節 多軸型国土構造の形成
(国土軸形成の方向)

・・・小規模でまとまりのよい都市が効率的で環境負荷の少ない交通、情報通信基盤で結び付けられた都市のネットワークと美しい田園、森林、河川、沿岸等を通ずる自然のネットワークが重層的に共存する状況を創出する。

・・・(中略)・・・このようにして、歴史と風土の特性に根ざした新しい文化と生活様式を持つ人々が住む美しい国土、庭園の島とも言ふべき、世界に誇り得る日本列島を現出させ、地球時代に生きる我が国のアイデンティティを確立する。

やはりネットワークなのですね。都市間のネットワーク、都市と自然のネットワーク、それでいろいろな圏域ができていると考えていったほうがいい。それを分かりやすく提示したものが二層の広域圏だというのは、そうだろうと思います。

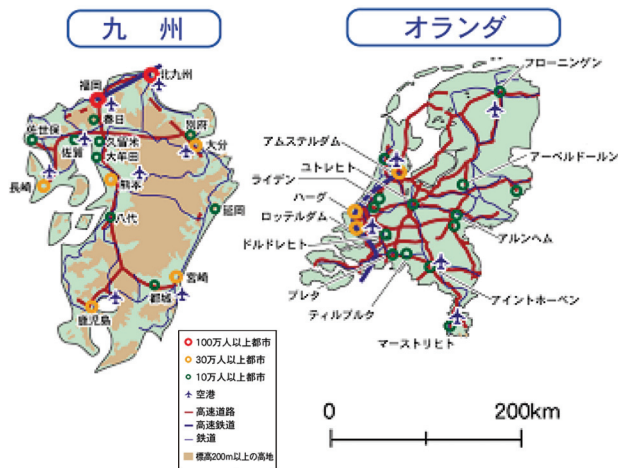
大石 いろいろなサービスや、モノの動く範囲、あるいは交換されている範囲などを見ていくと、

自ずとその内容によって圏域が構成されているのは事実ですね。

○地域ブロックにコンセプトを

森地 600~1,000万人規模の地域ブロックについてですが、ヨーロッパの小振りの国が、だいたいそれくらいの規模です。それらの国は、世界中に大使館を配置し、しかも、別に内部補助を受けないで自立しています。それに比べると日本は、相当大都市に依存した格好ですが、それではもう財政事情が許さないの、各ブロックが自立してほしいということになります。地域ブロック単位で自立するとなると、ブロック内でいろいろなサービスが享受できる必要があります。

九州とオランダの比較



地方・国	人口 (1,000人) 1997年	面積 (km ²) 1997年	GDP (100万米ドル) 1999年	地形の特徴
九州	13,445	42,161	383,283	中央部に山地
オランダ	15,604	41,526	393,659	平坦

「Road Atlas Europe」等より作成

また、海外からの投資を考えたときに、地域のアイデンティティが明確でないと話になりません。地域のアイデンティティを、どれくらいコンセプトとして出せるかという点が重要になってきます。例えばヨーロッパでは、スイスではなくアルプスを「ヨーロッパの宝」と言うように、北海道の非常に魅力的な気候・風土を「アジアの宝」として打ち出せるかもしれません。九州は「日本の市場への入り口」だとか、あるいは、東北は「ふるさとと先端産業のセットになったモデル地域」だとか、それぞれの地域についてある種のコ

ンセプトを出せるでしょう。アイデンティティのコンセプトはもちろん地域でお考えになることですが、このようなアイデンティティをもった地域のまとまりとして、600~1,000万人の地域ブロックが適当であると私は理解しています。

このような規模のブロックがまとまっていく上で、国土計画に位置づけるべきことは、ブロック内の交通や情報通信のネットワークをアジアへの国際的な交流ネットワークにどのようにつなげるかということと、ブロックの拠点都市の都市問題を解決し、空間的にも、景観的にも、機能的にも魅力的で個性があり、競争力のある都市に変えていくこと。私自身はネットワークと拠点都市が新しい国土計画の非常に重要なポイントだと思っています。

糠谷 地域ブロックの性格づけに関しては、私が計画課長で四全総に取り組んだ時に同じような議論をしたことがあるのです。

ただ、当時は、既存のブロック単位でしかどうしても議論ができませんでしたから、既存のブロックで、例えば関西地方は「文化首都」であるとか、中部地方は「産業技術」というようなことで議論しました。ただ、まだ時代が現在のように進んでおらず、話は分かるけれども、ということで終わってしまったのです。

森地 例えば、茨城から房総に至る太平洋側の海岸線だけで280万人が住んでいます。成田空港もありますし、泳ぎもできるし、自然的な条件もいいところ。我々は、カリフォルニアや、フロリダを認識するときに、州だったり、何かの圏域で認識します。そこで投資も起こるわけです。もし茨城から房総に至る太平洋側の海岸線を「東京パシフィックエリア」というふうにして外国人に認識させたとしたら、多くの投資が起こり、いろいろなものが立地するはず。ところが、そういうコンセプトにならないのは、日本の国内の圏域意識が、どうもインターナショナルにそぐわなくなっているからだと思います。私も四全総のお手伝いをさせていただいたのですが、あの時に考えた圏域の位置付けは、日本人から見た位置付けの域を出ていませんでした。今度は、外国、アジアから見た圏域の特色は何かと考えるべきです。例えば、今だったら、中部地方は「技術移転の宝庫

です」と売り出すと思うのです。そのへんの圏域をどうしたらいいのか、あるいは意識をどういうふうにしたらいいのかという話は、新しい国土計画を考える上で非常に気になるところです。

糠谷 そうですね。国際的な視野の中でブロックをどのようにしていくか議論することは、ぜひとも必要なことだと思います。

○日本海と太平洋をつなぐ地域ブロックを

糠谷 今回、地域ブロックを位置づける際に、私の希望としては、既存のブロックを基礎に考えることはもう卒業してほしい。せっかくブロックを位置付けて二層の広域圏と言っているのであれば、もうひとつ飛躍した考えが欲しいのです。

ほとんどは既存のブロックでいいと思うのですが、それぞれのブロックが太平洋と日本海につながっているべきでしょう。そういう意味では新潟は関東なのでしょう。また、重複があってもいいのなら、中部には富山、石川くらいは入るでしょう。福井は関西かもしれません。中国と四国は瀬戸内海に3本の橋を架けたのなら、これを活かし、中・四国はひとつと考えるべきでしょう。そのような発想がほしい気がします。

森地 日本海とつなぐのは、私も賛成ですね。

糠谷 横断道路がこれだけでできていて、モノの流れ、人の流れもかなりそうなっています。日本海側は日本海だけというのではなくて、太平洋ともつながっていると考えていく時代ではないでしょ

うか。

○地域ブロックの圏域の広がりと道州制

大石 ご両者の圏域論とも、多層で、かつ、重なり合っていますね。道州制に代表されるような区分の明確な広域圏で日本を構成していくイメージはありますか。

糠谷 これだけ市町村合併、道州制の議論が出てきているので、これを念頭において圏域を設定する必要があるだろうと思います。例えば道州制になったときに、ブロック計画をどういうふうに位置付けるかということになると、行政的には圏域が閉じてしまうのは仕方ありませんが、計画圏域としては多少重複するところが幾つかあってもいいというくらいの柔軟性は必要ではないでしょうか。

森地 圏域の設定についてはものによって自由にやっていけばいいのですが、将来、道州制に移るのであれば、その時には境界は決めなければなりません。新しい国土計画が道州制の第一歩だと考えるならば、圏域をある程度セットしておくことも考えられます。

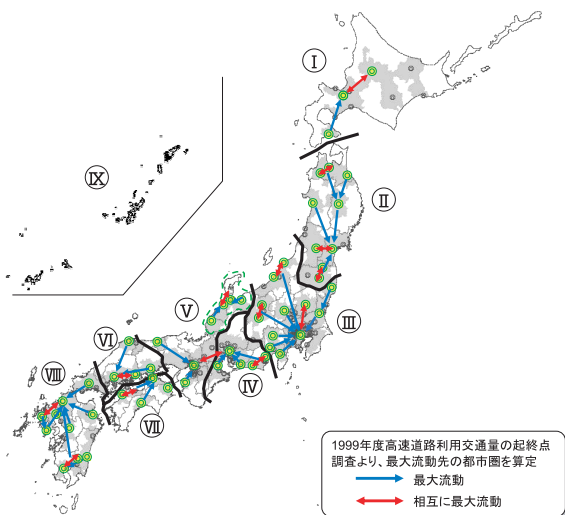
○地域ブロックの国際交流・連携を支えるモビリティ

森地 港もなく、空港もなく、高速道路もないところには絶対に外国の投資は来ませんから、地域ブロックには、これらが必要であることはほぼ間違いありません。そのために、ブロックの中でどの程度ネットワーク整備をしておくのか。あるいは、逆に、企業誘致の前提となるネットワークはあるのか、ないのかを考えることにより、地域ブロックに必要なネットワークも違ってくるでしょう。

例えば、九州がオランダだとしたら、ネットワークを今のようにしておくでしょうか。あるいは、中・四国が一つの圏域で、一つの国だとしたら、今のようなネットワークではないでしょう。まだ国民に国をどういうふうにつくっていくのかという感覚が浸透していないから、ネットワーク論が、東京対地方みたいな議論にばかり終始しているのではないのでしょうか。

大石 京都大学の中西輝政先生のお話で、アングロサクソンは、自分が立っている位置より一歩

交通流動から見た地域のまとめ



高いところから見る民族性であるが、日本人は、自分の立っている位置から見るか、一つ下から眺めるような民族性であり、俯瞰的な判断ができないという指摘があります。確かに、それぞれの県の領域だけで議論をしていた時代は、ひとつの県の地図だけで見ればよかったかもわかりませんが、今、例えば三重県を議論しようと思えば、少なくとも紀伊半島か中京圏、場合によっては大阪まで入っている地図を置いた上でないと、三重県はどうあるべきかの議論はできません。

森地 国際空港、国際港湾は地域ブロックに5個も10個もある必要はありません。九州であれば、ヨーロッパやアメリカに向かう国際空港が1つあればいいでしょう。一方、アジアに向かっては4つ、5つ必要で、それらがちゃんとアジアとリンクする必要があるでしょう。今、福岡空港は、羽田空港の次に滑走路当たりの需要が多く、パンク状態と言えます。アジアの路線がワンストップで入ったら、すぐ路線が成立するようなどころですが、容量がない状態です。容量がないまま放っておいたら、あの圏域はみんな韓国か成田空港の圏域になってしまう。そうすると、九州ブロックに海外から投資する魅力は当然なくなる。したがって、福岡空港のようにブロックの中心となる国際空港をきちんと整備しなければ国際交流圏としての圏域が構成できないことにもなりかねません。

糠谷 地域ブロックの交通体系については国際空港と国際港湾をどうするかに尽きると思います。高速道路は、ブロック中心都市との関係においては、ほぼできていると思っていいのではないのでしょうか。できていないところも、もう時間の問題ではないですかね。

港湾のほうは、確かに京浜とか阪神は重要ですが、むしろ、日本海側にしてみれば、釜山とのつながりなどが重要だという気がします。

森地 港湾は、輸入・輸出ともコンテナの貨物がものすごく増えています。3大港湾は取り合いです。日本海側の港湾は、北には少ないですが、西日本にはたくさんあるので、どこを日本海側の地域ブロックの拠点にするかという話になるでしょう。

たぶん、今はアメリカ航路がメインだから太平洋が中心ですが、アジアとか、ロシアとの交流が

増えてくれば、日本海側についても、自ずと、どこかに集約されてくるのだと思います。

日本海側の港湾配置に関しては、循環型社会がどういう構造になるのかがかなり影響すると思います。循環型社会でないときは、最終需要が決まり、それによって部品が決まり、ストック場所が決まっていたわけですが、循環型社会は材料が先に決まる。しかも、それが国内だけで閉じていないのです。国外で作った製品を、全部生産国に持ち帰るのが最適配置ではないでしょう。循環型社会の構造、最適配置については、まだ暗中模索で、今は、明らかに条件の整っているのは、北九州、苫小牧といったところだけです。そのほかのところは、マーケットがどう動くのか、政策がどう動くのかが全く見えないので、実際にはなかなか議論しにくい状況です。

糠谷 四全総では、高規格幹線道路網については、地方中枢・中核都市、地域の発展の核となる地方都市及びその周辺地域等からおおむね1時間程度で利用が可能となるようにしよう。それから、全国一日交通圏を形成しようということだったわけです。

そういう意味で、1万4千キロの高規格幹線道路のネットワークについては、批判も多いですが、整備手法も高速道路なのか、国道の改修なのかはともかくとして、やはり、当時描いたおおよその姿は、時間はかかるかもしれませんが、ネットワークとして完成させることを、ぜひ、考えてほしいと思います。

○人口減少下での生活圏域の形成

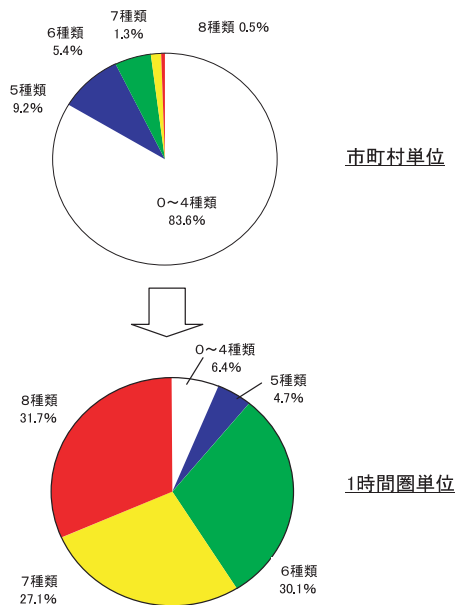
大石 人口減少下において、生活圏域をどのように構成していくべきとお考えですか。

森地 生活圏域の検討にあたり、今後人口が減少していくときに、生活圏域の人口をひとつのメルクマールにする議論をやるべきか、やらざるべきかについて、昨年、役所の方と議論いたしました。私自身は、国土計画は国民の幸せのためのものですから、人口論を抜きにした計画なんてあり得ないと申し上げていましたが、逆のご意見も、もちろんありました。

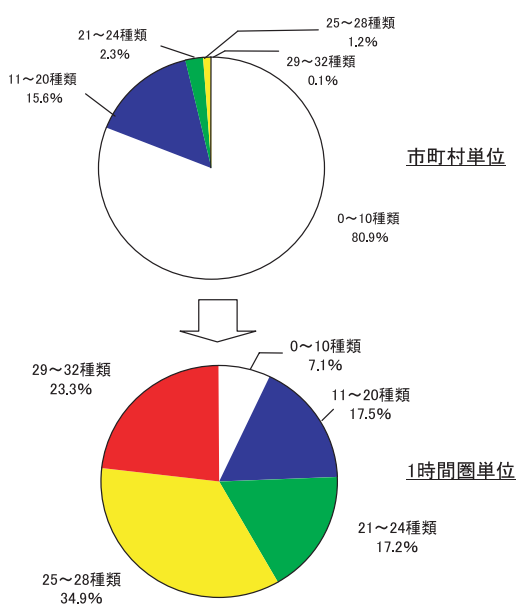
そのときに私が一番気にかかったのは農業人口です。生産農業人口、つまり販売農家の人口でい

中枢・中核都市の1時間圏外に位置する市町村における生活関連サービス

社会教育施設のうち、何種類の施設があるか(2000年)



病院の診療科目のうち、何種類があるか(1998年)



出典：文部科学省「社会教育調査報告(2000)」、国土交通省総合交通体系データシステム(NAVINET)をもとに国土交通省国土計画局作成

- 注1. ここでの「社会教育施設」とは①公民館、②図書館、③博物館、博物館類似施設、④青少年教育施設、⑤婦人教育施設、⑥社会体育施設、民間体育施設、⑦文化会館、⑧カルチャーセンターの8種類の施設をいう。
- 2. ここでの「施設の種類の数」とは、上記8種類の施設のうち、市町村内あるいは1時間圏域内に何種類存在しているかを捉えたもの。

出典：厚生労働省「医療施設調査(1998)」、国土交通省総合交通体系データシステム(NAVINET)をもとに国土交通省国土計画局作成

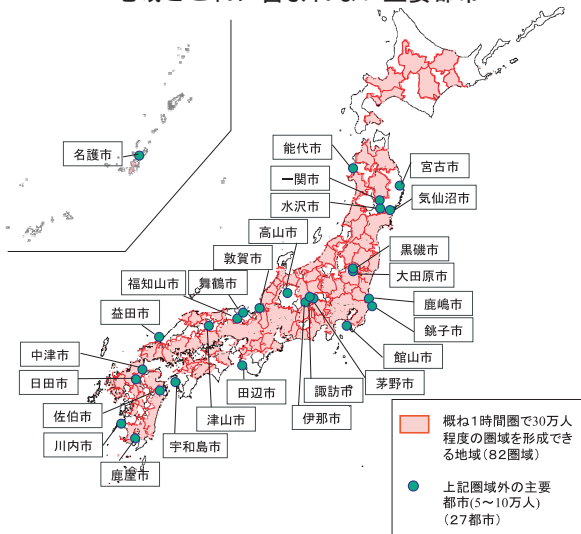
- 注1. 「病院の診療科目」とは、内科、外科等を意味し全部で32種類(歯科関係を除く)ある。
- 2. ここでの「施設の種類の数」とは、上記32種類の診療科目のうち、市町村内あるいは1時間圏域内に何種類が存在しているかを捉えたもの。

うと、私たちの年代が子供の頃の1960年には約1,500万人だったのが、2000年時点で390万人。この390万人のうち、200万人は65歳~80歳、150万人は50歳~65歳で、50歳以下は40万人しかいません。農業に新規参入してくる人もかなりの部分はリタイア組という構図の中で、いずれ40万人というオーダーで日本の田園部を本当に経営管理できるのかどうかが大変気にかかるところです。

何とかそういうところも、都市的なサービスも受けられ、若い人たちも住める、文字どおり「多自然居住」だという環境にしていけないと、うまくいかないでしょう。そのときの都市的なサービスとは、あちこちに博物館、美術館などのハコモノ整備をすることでもなく、病院も、診療所だけあればいいというのでもダメでしょう。せめて30~50万人の人口があると、県庁所在地くらいのサービスはマーケットメカニズム的にも成立するはずですが、また、大都市では1時間くらいは我慢して移動しています。そこで、その大都市の1時間の我慢と、30~50万人という人口を重ねたときに、

国土のどれくらいのところがカバーできるか作業してみました。その結果、北海道のように非常に苦しいところもありますが、そうでないところは、おおよそカバーできそうだとわかりました。もちろん、それぞれの圏域は地元でおつくりになるの

概ね1時間圏で30万人程度の圏域を形成できる地域とこれに含まれない主要都市



だし、人口が1万人でちゃんと栄えている町村を無理やりいっしょに考える必要はありませんが、少なくとも、それくらいのエリアで生活空間をきちんと構成していければ、何とか日本全土にもう少し万遍なく人が住んでもらえる環境がつかれるのではないのでしょうか。

○生活圏域と市町村合併の議論

糠谷 これだけ市町村合併を言っている時ですから、新しい国土計画が市町村合併の議論と無関係ではあり得ません。私は、地域交流センターで「首長連携交流会」という、志のある首長さん100人くらいによる勉強会をしています。今春、市町村合併について提言をとりまとめて、片山総務大臣と官房長官と諸井地方制度調査会長に提出いたしました。首長さんたちは、大きな流れは市町村合併で、必要なものはやらざるを得ないということはみんな分かっているのです。

ただ、今までの合併のやり方では、どこも周辺地域が疲弊してしまうので、旧市町村単位でそれぞれ自治組織を残す、ボランティア的な議会も残すとか、そういう形での合併を考えようではないか。それから、合併特例債に飛びついた合併は愚の骨頂だということなどを、提言として提出しました。

モビリティの観点から全国82の圏域を検討されていますので、これが今の合併の動きとどういう関係になっているかというのを調べてみました。今年の7月末現在で、全国で360くらいの法定協議会ができていますが、このうち、82圏域のいわゆる中心都市と周辺市町村が合併しようとする法定協議会は32できています。つまり中心都市と合併しようとしているのは全体の4割程度なのです。

それから、82圏域に含まれない5～10万都市を中心とする圏域が27示されています。宮古とか、気仙沼とか、高山とか、鹿屋などが入っています。この27圏域の中心都市では14の法定協議会ができています。こちらは5割を超えている。5万都市くらいで周辺市町村を集めて合併をするという動きはかなりあることがわかります。

これらを合わせても50もないわけで、残りの300は生活圏の中心都市ではない生活圏に含まれる周

辺の小都市あるいは町や村同士が集まって、「交付税を減らされるのも困るから、とりあえず合併しよう」というのがほとんどなのです。大きな都市と合併しようという意識にはなっていないのが現実です。おそらく首長さんたちは、そういう合併をしたら、また過去と同じで周辺地域が疲弊すると考えているのでしょう。

そういうところであっても、高次のサービスを楽しむためには、時間をかけてでも、どこかの大きな都市に行かなければなりません。だから、もう少しブロック内の高速交通体系も整備しないといけない。82圏域に含まれない地域でも、日田や、中津などは、福岡との高速交通網が整備されているから高次のサービスの享受の面ではさほど困っていない。気仙沼はちょっと困っていますが、東北道に出る道路が真っ直ぐ横断すれば解消するのでしょうか。

森地 三陸縦貫道路が整備されれば、陸前高田や釜石などの三陸沿岸の人口を足すと20万人以上になり、連携を図る方策が考えられます。

糠谷 そうですね。だから、やりようのできる場所もあるのですね。

森地 例えば、北見は10万人ですが、都市機能の集積は20万都市以上のものがあります。だから、圏域の人口規模も機械的に決める必要はありませんし、1時間の移動圏についても別に機械的に決める必要はありません。あるところは30分圏域でもいいわけです。1時間圏で30～50万人という圏域は一つの日安です。

合併で気になるのは、昔、北九州市が合併しましたが、ものすごく公平性を重んじて、合併前より旧市ごとに施設などのバラマキが起こった印象があります。今の合併も、そういうことにならなければいいのですが。無駄遣いをしないで必要なものだけやってほしいときに、かえって無駄遣いが起こるような合併になってはいけません。

糠谷 合併特例債はまさにそうなる可能性があるわけです。合併町村でやりたいと手を挙げたところに行くわけですから、本当に必要なものでないものをつくり、あとで重荷になりかねないと思います。

森地 こちらは病院をつくりますから、そちらは別の施設をつくりましょう、と役割分担してやっ

てくれればいいのですが。

大石 本来の合併の効果があらわれるには、市町村にしても企業にしても時間がかかります。意識の面でも、〇〇町民だったのが、〇〇市民になるにはだいぶ時間がかかるでしょう。先ほどの北九州の例でいうと、やっと最近、小倉を中心とする中心性が出てきた。それまではバラバラという状態が長い間続いていた感じで、やっと北九州の顔ができあがりつつあります。30年もの時間がかかったということですね。

○生活圏域を支えるモビリティの水準

森地 四全総の時に地域高規格道路という概念が出てきました。高規格幹線道路網というのは、国全体から見ると現計画のネットワークだけれど、地域のためのネットワークとして最適なものか、地域から見ると少し違うネットワークかもわからないと大変気になっていましたので、地域高規格道路のコンセプトは非常にいいと私自身は理解していました。

ところが、実際に指定された路線を見ると、高規格幹線道路網の積み残しが結構多くて、必ずしも地域のためのネットワークになっていないように思えます。そこで、生活圏域という単位で地域を見たときに、もう一度ネットワークが本当にどうあるべきかを考え直す時期かもしれません。あわせて、交通ネットワークを前提とした病院などのいろいろなサービス施設をどのように配置すべきか。これを、ぜひ、次の国土計画で議論したらいいのではないのでしょうか。

生活圏域の拡がりについて、時間圏域やカバー人口の観点から東九州や山陰を例に検討してみたところ、現在の一般道路との比較のなかで、高速道路の規格を下げてもあまり意味がないのです。コストは下げた上で、速度はキープできるようなものをつくらないと、モビリティの向上による生活質の改善が望めません。

また、40～50万クラスの中核都市の公共交通、特に環境問題、地球環境問題の観点からどうするのかという課題については、実はあまり方針が出ていません。日本の国としてどう考えるかというのが、生活圏域のモビリティにも非常に関わってきます。この規模のアメリカの都市は自動車を選

択しました。日本は一体この規模の交通をどうするのか考える必要があります。

○発想の転換が必要な交通網整備

大石 交通体系を考える際に議論となるのは、人口減少だと思いのです。人口が減少するから道路をつくらなくていいという極端なことを言う方もおられます。ほとんどの市町村で人口が減る時代というのは、我々の発想の大転換が求められているのです。右肩上がりの時代、例えば交通渋滞が増え続けるからバイパスが必要だという論理では、もう道路を議論することはできなくなったということです。

それでは、道路などのネットワークは今のままでいいかという、そうではありません。これから少子化が進む中で高齢化していく人々を支えたり、そのときの壮年層の方々の生活レベルを維持するためには、道路などに代表されるハードと、新たなソフトへの投資も必要だということなかなかご理解いただけません。

人口が減少することで道路整備が不要になったわけでは決してなく、ミッシング（欠落区間）を解消することにより、あるいは、もう少し環状道路をつなぐことにより、社会基盤としての役割が見えてくるものがたくさんあります。このような視点に立った交通体系の方向性について、国土計画の観点から非常に強力なヒントを出していただければお願いしたいのです。

○中山間地域等への対応は

大石 一定の都市的な生活サービスが受けられなければ、暮らしが成り立たないという指摘があります。例えば、人里離れた大自然を一番右端に置き、東京23区のような大都会を一番左端に置くとすると、昔、例えば、電気もガスもなく、子供の教育が義務化されていなかった時代だったら、一番右端のほとんど孤立したところに住むことも可能だったかもしれません。けれども、今はそんな生活は成り立ちません。ずっと左側の地域の方へ引いてきて暮らさざるを得なくなりました。医療や教育、あるいはニュースなどの情報に対するアクセスなど、いろいろなものが生活に必要なようになってきています。この左側に引くところを、どこま

で引くのかといった議論をすべき時代が来ているのではないのでしょうか。

30万人という集積は、エリア全体を足して30万人というのではなくて、ある種サービスが受けられる30万人というようなことで考えると、少し引いてきて、まとまって住むという概念も出てくるでしょう。農林水産面でいうと、通い農業だとか通い林業みたいなものも考えていかなければならないのかもわかりませんが、そういう地域だって、おそらく、農業や林業だけで生計を立てていくことはまず無理でしょう。であれば、農林業という業の概念でこのような地域のあり方を考えるだけでは無理ですから、国土政策の観点から国土交通省としての政策を提案していく必要があります。

森地 条件が不利な地域に対するいろいろな法律があります。過疎地域、半島地域、離島、振興山村、特別豪雪地帯など。これらのほとんど全てが公共投資の地元負担率を下げるのが中心ですが、それだけでいい地域になるとは考えられません。

農村のための政策は、これまで農業と公共投資が主体で、結局、農村地域をどういうふうにするかという政策に乏しかったのでしょ。ヨーロッパでもアメリカでも、人口3万人の都市で快適に暮らせるのです。いくら人口は少なくとも、一応中心部があって、そこにあるサービス機能が揃っていて、非常に快適だという実感があります。日本も、そういうふうにはできないわけではないと思います。公が全部をやるのではないと思いますけれども。

大石 災害などのことを頭においてこれを見ますと、防災上危険なところに住んでおられる方々が、もっと安全な場所に移りたいというような場合に応援するスキームを省内で議論しています。例えば、住宅の建て替えに対して応援する。あるいは、そういう方々が新しく家を求めた場合は、相当長い間、固定資産税を減免するというような仕組みを考えようと、今、勉強しています。併せて、例えば土石流が考えられるエリアからの早めの移転を促すような仕組みと連動させることも考えられます。

さらにもう一步進めて、こちらまで引いてきていただく（集落を移動してきていただく）代わり

に、こういう応援をしますといったような施策も必要なのではないかと思います。

森地先生が指摘された条件が不利な地域に対するこれまでの応援のスキームについて、いろいろなご提案をいただく時期が来ているのかもしれない。

森地 戦後、集落再編というのが結構行われていますが、それは小学校の改編問題と絡んでいて、親の年齢が30、40歳の人たちを移す問題でした。

今は、中山間地に住まわれているのは65歳を超えた方が中心で、この方々を無理やり移すことは、おそらく難しいですね。そのような地域は、子どもたちが帰らなければ、何年かたつと消滅せざるを得ません。そこでの生活の問題は、福祉問題として対応しなければいけません。若い人たちが住んでいて、何か応援すべきところは、先ほど提案されたような何らかの施策を実施すべきでしょう。

糠谷 都市的サービスが十分に受けられないような中山間地域については、そのような生活圏域に含まれるよう、モビリティの確保が必要になるのでしょうか。

3. 新しい国土政策を活かす仕組みづくり

○地域の主体的な地域づくりを支援する仕掛け

糠谷 小淵内閣の時に地域戦略プランというのをやりました。これは、非常によい発想でした。このプランで地域連携のひとつの足がかりを作れますし、事業費は大したことはありませんが、連携して何かテーマが作れます。私は、皆さん、手を挙げて一所懸命にやってくださいと、地方のいろいろなところへ行脚したものです。

ところが、一所懸命に歩いた後、市町村長さんから、糠谷さんが言うから、やろうと思って、自分のところはこれで、隣はこれでというプランを県庁に持っていったら、結局、各省庁の事業を、あれもこれもということになって、それを寄せ集めにするのがほとんどで、「取り組まないほうがよかった」などという声を多くいただきました。発想はよくても、地域主体でやらないとダメなのです。

そういう仕組みが本当に動くように、国のほう

もう少し大らかに地域にまかせてみれば、よかったですでしょう。

大石 どのプランも同じような内容になってしまった。確かに、もっとお任せしてもよかった。

森地 ちょっとプランを考える時間も短かったこともありでしたね。

糠谷 それと、河川と道路と農水とが本当に連携する仕掛けには当時はなっていなかった。だから、そういうことができる仕組みが本当にこれからは必要なのでしょう。

森地 イギリスでは、ローカル・トランスポーション・プランと称して、地域が一定期間の交通のプランを作って、コンペをやり、いいプランにだけ中央官庁が長期でお金を入れることを約束するという、そういうやり方を始めています。ドイツは、例えばバイオの集積をするためのバイオ・コンテストというコンペをやって、3都市にだけ500億円くらいのお金を集中してつぎ込む。やはり、田舎町に世界から何十社も投資するという状況が起っています。

日本では、これまでこういうインセンティブ型の地域づくりをあまりやってこなくて、むしろ公平性でやってきたのですが、私はもう少しインセンティブ型を導入したほうがいいと思っています。地域戦略プランも、本来はそうだったはずなのですが。

糠谷 新しい国土計画では、全国、広域ブロック、県、市町村計画の4層の計画が考えられているようですが、このうち、全国、広域ブロック計画については、これまでの1～5全総のような役割を担うことになるでしょう。一方、県、市町村計画については、土地利用計画は別として、本日、議論になったことなどについては、これまでの特定地域などのように大きくなくても生活圏の広がりなどを考え、地域が自律的に圏域を位置づけ、計画が立てられるような仕組みを用意しておく必要があると思います。

○新たな国土計画への期待

大石 新しい国土計画は、国土に対する新しい視点を打ち出して、国民からも理解が得られるような計画を目指すべきと考えていますが、最後に、新たな国土計画に対するお考えをお聞かせ下さい。

森地 ヨーロッパでは国単位で交流しているのではなく、都市の単位や地域の単位で国境を越えて交流をしています。今後、アジア諸国がそしてそれぞれの国の主要な都市が発展し、都市単位や地域単位でヨーロッパのように交流する状況になったときに、日本だけが首都東京を中心として、一国単位で交流するというのでは話になりません。600～1,000万人規模の地域ブロックがアジアを視野に入れ、自立できるよう戦略的に国際的な交流ネットワークを備え、ブロックの拠点都市とブロック内の生活圏域等が有機的にネットワークされる必要があります。

広域ブロック計画の中で、外国、アジアから見た圏域の特色を具体的にコンセプトとして位置づけ、健全な地域間競争や個性ある地域づくりが進むことを期待します。

糠谷 21世紀の最初の国土計画は、「開発」から「利用・開発・保全」の総合計画へと転換するといわれておりますが、何が違うのか、はっきりした打ち出し方が必要でしょう。やはり、「うん、変わったな」という計画に、ぜひ、していただきたいと思います。

今までの計画はフローの計画であり、開発の計画でしたが、今度は、特に、有形・無形のストック、社会資本だけでなく、土地、水、緑といった、自然資源を含めたストックの保全・活用というのを打ち出していくべきでしょう。そのためには生活サービスを楽しむための一定のネットワークが必要だということにもなるでしょう。人口も減る、経済成長は低くなる、世界とのつながりはできてくる、いろいろな意味で時代は変わっているのですから、時代を象徴するような21世紀の国土計画を、ぜひ、打ち出していただきたいと思っています。