

国土審議会調査改革部会

第4回国際連携・持続的発展基盤小委員会議事録

目 次

1 . 開会	1
1 . 出欠状況確認	1
1 . 議 事	
(1) 人口減少下での活力ある地域社会と二層の広域圏形成に資する 国土基盤の現状と課題について	1
(2) その他	34
1 . 閉会	35

開 会

事務局 ただいまより第4回国際連携・持続的発展基盤小委員会を開催いたしたいと思
います。

委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中御出席いただきましてありがとうございます。
ます。

出欠状況確認

事務局 本日の委員の皆様の出欠状況でございますが、三友委員が御欠席でございます。
また、本日中村部会長に御出席をいただいております。御紹介させていただきます。

なお、事務局側でございますが、本日別途同時に小委員会がもう一つ開かれておりまし
て、国土計画局長と総合計画課長はそちらの方に出席させていただいておりますので、欠
席させていただいております。どうぞ御了承ください。

それでは以降の議事につきまして、委員長にお願いしたいと存じます。どうぞよろしく
お願い申し上げます。

議 事

(1) 人口減少下での活力ある地域社会と二層の広域圏形成に資する 国土基盤の現状と課題について

委員長 本日の主な議題は、「人口減少下での活力ある地域社会と二層の広域圏形成に資
する国土基盤の現状と課題について」です。

まず、事務局から資料の御説明をお願いいたします。

事務局 まず最初に、資料の確認をさせていただきたいと思えます。クリップどめで、
本日の資料一式を差し上げております。

1枚目が議事次第、2枚目が座席表でございます。それから資料1ということで委員名
簿、そして資料2-1が現状と課題の論点、そして資料2-2が関連する資料でございま
す。以上のとおりでございます。

それに、いつも置いております報告書2冊という状況になっております。

それでは早速でございますが、論点についてまず御説明をさせていただきたいと思えます。きょうの資料のポイントということで4点書いてございますが、本日は二層の広域圏に関連する交流・交通関係ということで、二層の広域圏における地域ブロックと生活圏域の考え方について整理させていただいております。

そしてそれぞれの圏域、2番目が地域ブロックに関するモビリティについて、3番目が生活圏域に関するモビリティについて。そして最後に、生活圏域にも属さない、いわゆる連携が困難な地域における対応をどうしたらいいかという内容を用意しております。

その下の枠囲みの中に、これらの資料から読み取れる大ざっぱなことを記述してございます。まず1点目にブロック関係でございますが、全国の中核・中核都市の人口の増加率は全国平均を上回っておりまして、各地域ブロックごとにおける中心的な都市の形成が図られつつあると言っているのではないかと考えております。一方、都市圏から離れた地域の人口減少は進んでおります。

また、地域ブロックと海外の地域、または地域ブロック間のつながりは、徐々にではあるが増大していると言えようかと思えますが、結びつきの強度という意味ではまだまだ十分ではないのではないかと考えられます。

それから3点目が、地域ブロック内の中心的都市ですとか、また共用施設へのアクセスが重要になってまいりますが、現在ではアクセスの劣る地域がどうしても存在している状況でございます。

それから、以下が生活圏関係でございますが、単独の市町村だけで見た場合に受けられる生活関連サービスというのはどうしても種類は限られますが、1時間圏といったような広域の見方で見ますと、多様なサービスを受けることができるという状況が明確に示されております。

一方、1時間圏域の人口、30万人というのが一つの目安でございますが、これに満たない地域というのが、当然ながら日本全国に存在しておりまして、今後人口の減少に伴って、そういった地域はさらに拡大していくことが見込まれます。

生活圏域の中の移動、モビリティに関しまして、例えば必要不可欠な三次救急施設等共用施設へのアクセスについて見ますと、まだまだ劣っている地域が同様に存在しております。

また、生活圏域内のモビリティについて見ますと、交通渋滞、大気汚染、公共交通サービスのレベルといったことにつきまして、都市規模別にさまざまな課題が存在していると

言えるのではないかと考えております。

また、広域的な連携が困難な地域につきましては、自治体による公共交通運営ですとか、情報通信を活用した医療・教育施策などの取り組みが見られております。これも一部ではございます。

このようなことが、以下の資料で御説明をさせていただきたいと思っているところでございます。

これらを踏まえまして、本日の主な論点として私どもとして考えておりますのが、以下の点でございます。基本的には、二層の広域圏を支える交流基盤についてどうあるべきかということございまして、地域ブロック間、地域ブロック内の交流を支える基盤のあり方。地域ブロックとしてのまとまりを高める施策は何かあるか。また、生活圏域内のモビリティ確保における現状の課題と解決方策。最後が、広域的に連携が困難な地域における交流を支える基盤のあり方といったようなものを御議論いただければと思っております。

なお、次のページに参考までに、「地域の自立・安定小委員会」における主要論点というペーパーをつけております。この資料の最後のページに、この「地域の自立・安定小委員会」におきましても、二層の広域圏について議論をする予定にしております。この議論につきましては、10月に入ってからということになるかと思いますが、こちらの地域の小委員会の方で、二層の広域圏についての機能等について別途御議論をいただくことになっておりますので、私どものこの小委員会におきましても、その議論を踏まえて、また場合によっては再度この件について、皆様方に御議論をいただくことになろうかと思っておりますので、あらかじめ御承知おきいただきたいと思っております。

以上のような流れでございます。

それでは具体的な資料の中身につきまして、資料2 - 2に基づいて説明をさせていただきます。

目次をめくりまして、まず最初に二層の広域圏というところの概要というか枠組みを説明いたしたいと思っております。

これにつきましては、平成14年11月に基本政策部会の報告の中にあります、二層の広域圏の部分を抜粋したものでございます。

まず最初に として、生活圏域とはどういうものかということですが、これは人口減少下にあって生活関連サービスを維持して、地域社会の機能や活力を保っていく観点から、

人口規模で 30 万から 50 万人程度以上、時間距離にして 1 時間から 1 時間半程度のまとまりを目安とした、複数市町村からなる圏域というところでもあります。

もう一つとして、地域ブロックではありますが、これは地域が独自の国際交流・連携・協力活動を行い、特色ある経済圏を形成して発展を図る観点からは、ベルギー、スウェーデン、スイス等の中規模諸国の人口・経済規模におおむね匹敵し、相互活用すべき諸資源、機能、施設といったものをフルセットで備え得る自立した圏域として、人口 600 万から 1000 万人程度以上という、地域ブロックという二層の圏域ということで考えていってはどうかということで提案されているものであります。

最後に、生活圏域の中に入り切れないところとして、広域連携が困難な地域に対しては、こういった人々の生活の維持、あるいは国土保全、政策目的を明確化して、重点化した施策・対応を進めることにより、諸問題を克服することが重要だと。この場合、情報革命の成果、あるいは交通弱者への対応といったところが重要な課題となっていくという位置づけがされておるところであります。

次のページからは、人口の今後の動向の説明でございます。これは二層の広域圏の考え方に至ったところの、一つの背景となっております。

まず最初に 2 ページですけれども、これは皆さん御存じのことかと思いますが、2050 年には我が国の人口も 1 億人程度になると。2006 年の 1 億 2700 万人程度がピークでどんどん減っていく、あるいは高齢化も進むという状況でございます。

次に 3 ページですけれども、人口が減っていく中で、都市圏への人口集中が近年ふえているというデータを取りまとめた資料であります。グラフの左側が三大都市圏で、特に東京、名古屋圏への集中。あるいは地方圏におきましても、中枢・中核都市への人口集中が大きくなっているところでもあります。

次に 4 ページですけれども、地方圏の中で中枢・中核都市 1 時間圏外がどうなっているかというデータをまとめたものであります。左側のケース 1 と書いてあるグラフを見ていただければ、1995 年から 2000 年までの人口の移動を考慮して予測したところによりますと、全国で 2 割ぐらい人口が減る中で、中枢・中核都市 1 時間圏外の地方圏の人口は 4 割以上減るといふところ。それから 65 歳以上の人口比率でも 4 割ぐらいになるという状況で、地方圏での人口減少が著しいところでもあります。

次に 5 ページですけれども、こちらは人口密度別のメッシュ数と人口なんですが、こちらのグラフは が 2000 年というところ、 の線グラフが 1975 年のメッシュですが、1975

年に比べて人口が少ないメッシュですね、下の左右の軸がメッシュ当たりの人口でございます、10人以下のメッシュが、25年前に比べて4000ぐらい増加している。要は、人が住まなくなったところが多くなってきているということ。

あるいは、75年に比べて都市への人口の集中が進んでおりますので、右側のメッシュがふえてきているということも、傾向として伺えます。

次のページにまいります。そういった人口減少の中で、二層の広域圏の考え方として、今回交通基盤というものを考えていくんですけれども、一応6ページのようなポンチ絵とございますか、イメージ図で概念を示して、考え方を整理して議論していったらどうかというところでありまして。

大きな丸が3つ、三角形に並んでおりますが、それは地域ブロックをイメージしてください。まず一つ考えられるモビリティとして、各地域ブロックから国際的な交流、東アジア等国際経済圏と書いてあるんですが、そちらとの交流基盤を支えるモビリティが というところ。

その次に、地域ブロック圏間をつなぐモビリティ、交通機能が に当たるところ。

それから、左下の方に番号が打ってあるんですが、地域ブロック圏内のモビリティで考えていきますと、として各生活圏域がそれぞれ地域ブロックの中に数多くあるんですが、そういった生活圏域から、ブロック圏の中心となるような都市へのモビリティが考えられるだろうと、 というところでありまして。

それから、地域ブロックで、みんなで共用していくような施設として、空港であるとかいろんなものがあるかと思うんですが、そういった地域ブロック単位で共用していくような施設へのモビリティを というところ。

それから、生活圏域間のモビリティが 。

それから、生活圏域内でのモビリティが 。

それから、広域連携が困難な地域と生活圏域を結ぶようなつながりというところが で最後なんですけれども、そういった考え方、順番で議論していったらどうかということでまとめた資料でございます。

次のページは、地域ブロックについてどれぐらいをイメージするかということですが、これは我が国のそれぞれ地域ブロック、北海道、九州、中国というところが諸外国、欧州の中規模の一国並みの経済圏、人口規模を有しているという資料でございます。

次の8ページにつきましては、今までの法律でどのように区分されているかというこ

ろを示した圏域図でございまして、地方開発促進法等における計画圏域ということで示しております。明確に分かれておるところもあるんですが、北陸、近畿、中部といったところは、圏域が重複している地域もあるということでございます。

地域ブロックとしては、これぐらいの大きさをイメージしていったらいいんじゃないかということでございます。

次に9ページにつきましては、前回の当委員会でお示した図になるんですけども、高速道路の起終点のODでつながりで示した圏域、塊がどうなっているかというところですが、これは関東、近畿といったところの中心性、求心力が、ほかのブロックに比べると多くなっているという傾向があります。

地域ブロック圏は先ほど例示したところ、あるいはこういった資料で示されているような圏域を、おおむねイメージして議論をしていってはどうかということであります。

次のページにまいります。地域ブロックと海外がどういうふうにつながっているかということを示した図になります。韓国を除いて主に東アジア、中国なんかとどれぐらいつながっているかということを示した図になります。西側の方がかなりつながりが大きいんですけども、日本の航空会社が定期便で就航しているのは、香港 - 福岡間というところ、かなり限定された形になっているという傾向もございます。

次に11ページですけれども、地域ブロックと海外のつながりの2ページ目になるんですが、近年10年間で比べてみますと、かなり地域ブロックから海外に出国されている方が多くなってきている。それから、特に東アジアが多いという紹介でございます。

次のページにまいります。次は物流ですけれども、物流の観点からも、各地域ブロックそれぞれの港湾について、国際航路の寄港がされているというデータをまとめたものでございます。

右下のグラフにつきましては、ブロック別の発着コンテナ貨物の、自分のところのブロック内ゲートの利用率ということで、三大港湾に頼ることなく、自分のところから出す比率も近年は高まってきているというデータを示しております。

次に13ページになるんですが、これは地域ブロック圏間のつながり、今まで国際関係を見てきたんですけども、次は国内の流動ということで、地域ブロック間がどのようなつながりになっているのかというところをまとめた資料になります。

右側のグラフを見ていただきますと、縦軸が移動距離ということで距離の離れ方を示しております、右軸が時間を示しております。距離が600km程度のところまでは新幹線を

主に利用して、時間もおおむね比例関係にあるということが見てとれるかと思いません。

それから、新幹線がない四国 - 中国、四国 - 近畿といったところは、自動車での移動をしているところであります。

おおむね 600km 以上になってきますと、航空による移動が卓越してまいりまして、これがグラフ上では でプロットされているところであります。こちらになりますと、移動距離と比例関係は少し失われてきておりまして、便数が少なければ待ち時間もふえて所要時間も多くなるというところ。

あるいは、空港までのアクセス性が劣るブロック圏については、所要時間がかかるという形になっておりまして、比較的アクセスのいい、福岡空港があるので九州といったところは、距離の割に時間がかからないといった形の図になっております。

次に 14 ページですけれども、地域ブロック間の旅客、あるいは貨物の流動がどのようになっているかをまとめた資料になります。左側の表ですけれども、表の右上方向の三角形につきましては、おおむね緑色のところですが、旅客の流動をブロック間で取りまとめたものになります。

流動が多いところを黄色で少し強調しておるところなんですけれども、関東、中部、近畿という 3 極間のつながりが卓越して非常に多いというところ。それから関東、東北、近畿、中国といったところのつながりが、旅客流動については大きくなっているというところがございます。

表の左下方向の三角形については、貨物流動のつながりを示したものでございまして、同様に関東、中部、近畿というところのつながりが大きいんですけれども、旅客に比較して中国あるいは中部を起点とする貨物の動きが、人流に比較して貨物の動き方が大きいという傾向があらわれておりまして、これは橙色で示しておるところであります。物づくりをしているところ、あるいは原材料を出しているところはかなり多くなっているということでもあります。

次のページにまいります。続きまして、地域ブロック内部のモビリティと交通を考えていく中で、先ほど地域ブロックで共用していく施設があると言ったんですけれども、それにはどういうものが考えられるか、まとめてみた表です。

施設としては、交通関係では国際便が就いている空港であるとか、あるいは国際港湾といったようなもの。

行政関係では、ブロック圏ですので国の支分部局であるとか、高等裁判所、一つ大きな県単位を越えるような施設が考えられる。

教育についても、ある程度の規模がある大学、大学院。

医療については、三次救急、あるいはがんセンターであるとか規模の大きなもの。

防災関係では、地域によってはないところもあるんですけども、広域防災拠点であるとか。

産業・経済についても、大きな百貨店、経済連合会、家電リサイクル施設ですとか、あるいは放送局としては県単位ではなくてブロックレベルの発信機能も持つような、新聞社であるとか放送局。

文化・余暇施設としては国立・国営公園、あるいはプロ野球の球場であるとか、サッカーで言えばJ1・J2のホームスタジアムといったもの。

国際交流の施設であれば国際コンベンションセンター、文化施設についてもある程度以上の規模を有する美術館であるとか、あるいは水族館、動植物園といったものが、地域ブロックとして共用していくような施設になるのではないかとということでお示した表になります。

次に16ページになるんですけども、地域ブロックのモビリティということで、先ほどお示した共用の施設につきましては、一つ一つ計算すると本当はいいんですけども、おおむね中心都市にあるだろうということを想定しましてつくった図がこちらになります。地域区分につきましては、高速道路によるつながりの地域区分を使っておりますので、圏域がいつもと少しずれておるとところは線が入っております。

こちらの各ブロックで比較しますと、おおむね三大都市圏、関東、中部、関西につきましては、中心都市への平均時間が90分以内ということで、かなりアクセスがいいんですけども、九州、北海道、東北は平均でも2時間かかるということで、離れた地域については3時間以上という形になっております。この日本地図で言う白いところが3時間以上かかるところであります。

次のページにまいります。府県間の人・物・情報の流動。これは九州について抽出してお示した図になります。左側が福岡県、熊本県、鹿児島県ということと、あと人流・物流・情報流について、それぞれつながりの強さをグラフ化したものであります。

左側の人流につきましては、福岡県なんかですと特に九州圏内の動き、あるいは山口が少しあるという形。熊本につきましてもおおむね九州圏内、鹿児島もおおむね九州圏内で

の人流になっている。

物流につきましては、福岡県はブロック圏内以外のところとも少しつながりがある。熊本、鹿児島については、主に九州圏内という動きになっているところでもあります。

情報につきましても似たような傾向でございまして、福岡県については九州圏内が多いんですけども、大阪、東京といったところともつながっている。熊本、鹿児島については、おおむねブロック圏内の通話、これは電話の通話料になるんですけども、そのつながりという形になっているところでもあります。

続きまして 18 ページであります。これまでが地域ブロックレベルでの話だったんですけども、続きまして生活圏域内での議論に進んでまいります。

まず最初に 18 ページでお示ししておりますのが、単独市町村で受けられる生活関連サービスはかなり限られている。これはグラフの上側の 2 つの円グラフになるんですが、左側が教育施設、右側が病院ということで、市町村単位ですとかなり受けられるサービスは少ないという形になるんですけども、1 時間圏で見ますと、かなりのサービスが受けられるという形になっておるものであります。

次に 19 ページですが、そういったかなりのサービスが受けられるというところなんですけれども、ある程度の人口が 1 時間圏に居住していませんと、なかなか先ほどお示したような施設も成り立たないのではないかとということもございまして、1 時間圏で 30 万というところが、冒頭説明しましたように、生活圏の人口として考えられているものでございます。

これを満たす市区町村がどの程度あるのかということを経算した表と地図になるんですけども、現時点、2000 年におきまして、1 時間圏は 30 万に至っていない市町村は 660 程度存在すると。この日本地図で言うところの赤色でございます。

今後 50 年間でさらに 175 となっているんですが、200 程度の市町村が 30 万人未満になっていくだろうと予想される。これは緑色と青色の部分でございます。

計算上では仮定を踏んでおりまして、一応道路ネットワークが現況のままであるとか、そういったところのある程度の仮定を踏んで計算した資料になります。

いずれにせよ、30 万に満たない市町村が今後ふえていくだろうというものであります。

次に 20 ページであります。先ほどブロック圏として共有するという機能があったんですけども、同様に生活圏域として存在すべき施設はどういうものがあるかということでまとめた資料でございます。交通関係、行政の関係、地域の雇用といった問題のところ、

それから教育、医療、安全、同じように産業・経済、文化・余暇ということでまとめておりまして、ブロック圏よりレベルを少し下げた、この程度の施設は生活圏域としては持つていけないといけないんじゃないかということで提示した施設でございます。

次に 21 ページであります。生活圏への同様にモビリティということで、床面積 1 万 m² 以上の百貨店について、1 時間圏域人口がどれぐらいかというところを、地域ブロック別に計算してみた資料でございます。

全国平均でいきますと、大体 30 分で到達するというところ。人口のカバー率としても大体 9 割、87%となっております。

アクセス性がいいのは関東、近畿、中部の三大都市圏なんですけれども、東北については平均に比べてかなり成績が悪くなっている状況が見てとれると思います。

次は 22 ページになります。こちらが 1 万 m² 以上の百貨店を地図上にプロットしまして、1 時間圏域を図化したものになります。東北なんかですと少し配置の関係もあるかとは思いますが、かなり圏域としては狭くなっているところがあります。

次に 23 ページですけれども、こちらにつきましては同様に、三次救急医療施設について計算をしてみたものであります。これにつきましては、救急搬送を考えて 30 分ということで圏域の計算をしておるところであります。

右側のカーラーの曲線というのがあるんですけれども、こちらの出血多量が 20 分ですと 75% 存命と書いてあるんですが、本当は 20 分かもしれないんですが、計算上 30 分という数字を使わせていただいております。

ブロック圏別に見ますと、関東、中部、近畿の三大都市圏で 9 割の人口カバーで、30 分で 9 割がカバーされているんですけれども、東北なんかですとかなり低くて、半分ぐらいしかカバーされていない状況にあるところがございます。

ほかの九州、中国、北海道も 6 割程度にとどまっている結果となっております。

次に 24 ページですけれども、これは同様に、三次救急医療施設を全国的にプロットしていきまして、30 分と 60 分の圏域を色で塗り分けたものであります。

次に 25 ページにつきましては、生活圏内のモビリティ、ある程度都市規模別に傾向があるのではないかとということで、大きくまとめたものであります。三大都市圏とブロック圏の中心都市、中核都市ぐらいのところ、それからもっと小さな中小都市で、少しずつ課題が違うのではないかとということで、簡単にまとめてみたところあります。

三大都市圏については特に交通渋滞、あるいは環境の問題、あとは交通事故、バリアフ

リーといったところが課題かなと。

抜本的な対策として環状道路、公共交通機関の充実をしていく、あるいはユニバーサルデザイン、バリアフリー化を進めるところであります。

ブロックの中心都市としては、人口の集中に対して少し公共交通機関が追いついていないというところもあって、公共交通機関が不足しているんじゃないかと。あるいは渋滞事故といったところについては、マルチモーダルの施策の推進、あるいは道路整備といったところで代用するということでもあります。

中核都市レベルで考えていきますと、公共交通機関がなかなか成り立たなくて衰退しているのではないかと、その結果自動車交通がふえて、交通が渋滞しているといったことがあるのではないかと、公共交通に残っているところではマルチモーダル施策の推進、あるいは道路をつくっていくという代用が要るのではないかと。

かなり小さな都市になりますと、そもそも公共交通が維持困難ということで、公的な支援が必要になっていくのではないかとこのところでもあります。

次に 26 ページであります。そういったところをデータでまとめておきまして、三大都市圏では公共交通機関がかなりの移動のシェアを占めるんですけども、地方中核都市圏になればなるほど、自動車の分担が高くなっているところでもあります。

次に 27 ページですが、こういったところを評点にして比較した資料を、財団法人運輸政策研究機構が取りまとめて出しているデータをグラフにしたものであります。これは県庁所在地別の交通機関別の評価なんですけれども、特にバスに注目いたしますと、人口規模の少ない県庁所在地のサービス水準が、非常に悪くなっていっていることが見てとれるかと思えます。

次に 28 ページにつきましては、都市圏が抱える課題の中で渋滞の問題をあらわしたものであります。左側のグラフが都道府県別の道路延長当たりの渋滞損失額というところで、大都市圏で非常に高くなっていることがわかるかと思えます。

右側が東京と大阪の損失をあらわした図でございます。

次に 29 ページは、交通事故ということで、近年交通事故がかなりふえているというところと、さまざまな対策が功を奏しまして、死者数については減ってきているというものを示したグラフでございます。

しかしながら大都市圏について、特に歩行者に課題もございまして、かなり歩道が歩きにくいといった不満が多いというところをあらわした図でございます。

次に 30 ページは、大気汚染ということで、二酸化窒素の平均濃度を示した図になります。96 年に比べてかなり改善はしてきている状況にあるんですけども、まだまだ厳しい状況にあるという図でございます。

次に 31 ページは、バリアフリーということでまとめております。バリアフリー法が制定されまして、それぞれ交通ターミナル等ではエレベーター、エスカレーターの設置を進めているところの資料の紹介であります。

次にまいります。32 ページ以降につきましては、生活圏から離れた、広域連携が困難な地域のモビリティを支える技術というところをまとめた資料でございます。こちらは例示的に、それぞれ町村で行われている施策を取りまとめたものでございます。

まず、遠隔医療というところで西会津町、あるいは野迫川村の取り組みを紹介したものでございます。

次に 33 ページについては、同様に遠隔教育ということで、放送大学あるいは通信制高校、福岡では試行的にはあるんですけど、遠隔授業をやってみたというところの事例でございます。

あるいは海外では、オーストラリアなんかでは、遠隔教育は早くから実施されてきていて、情報ではなかなかカバーできない部分は、スクーリングを一部やっていたりといったような事例も、海外ではあるというところの紹介であります。

次に 34 ページですけれども、こちらにつきましては中山間地、高齢者等かなり移動に制約がある方が多いんですが、逆にサービス側が動くといったサービスを提供している事例でございます。離島につきましては、離島を巡回する船であるとか、あるいは中山間地に移動してサービスを行う病院といったようなところの事例を示しております。

次に 35 ページとしては、緊急搬送の観点ではドクターヘリという取り組みでございます。こちらの北海道の事例と、あと海外ではかなり進んでおりまして、ドイツやスイスといったところではヘリコプター基地をかなりたくさん設置して、ドイツなんかで特にアウトバーンの自動車事故に対する犠牲者を減少させたという成果も上がっておりまして、

次に 36 ページにまいります。共同配送への取り組みということなんですけれども、これも民間サービスがそれぞればらばらにサービスしていたのではもう成り立たない地域が、かなり人口が少ない地域ではあると考えられるんですけども、そういったところでは、民間事業者が共同して一つの会社が集配をするといったような取り組みを行っている事例

でございます。

次に 37 ページですが、これは公共交通機関としてのバスというところですけども、なかなかバスの乗車人員も近年減っておりまして、人口が少ないところでは成り立たないところであるんですが、そういったところでは市町村が運営に乗り出して、路線を維持している事例がかなりふえてきているという紹介であります。

次に 38 ページにつきましては、そういったバスですら成り立たない場合はどうするんだという事例なんですけれども、例えば e - まちタクシーというのがあるんですが、これはデマンド型の乗合タクシーを運行している市町村もあるという事例であります。収入のうちの半分が町の補助金という形で、こういった形でのモビリティの確保もされている事例があるというところであります。

あとは参考資料でございます。外国人就労者の割合と、百貨店の平米数とリストをつけさせていただいております。

以上であります。

委員長 どうもありがとうございました。

それでは残った時間、御自由に御議論いただきたいと思います。

委員 今日お聞きした分で感じたこと、感想的な話ですが、幾つか話させていただきたいと思います。

一つは、最初の地域ブロックと海外地域との交流の問題なんですけど、中核的な都市になっているところには、地方ブロックでもそれなりの国際便もあったり、あるいはコンテナ埠頭等もあったり、そういう経済的な交流はあるし、それ以外のところで姉妹都市提携とか、あるいは大学間のいろんなこととかあるんですが、地域のブロックとして見たときの海外とのどういうふうな連携、交流をしていくかという政策は全くないんですよ。

社会資本整備なんかですと、けんかをしながらでも何とか話はあるんですけども、そういう海外との交流については、その政策形成なんていうのは今までブロックとして議論されたこともないんじゃないか。都道府県単位までだと思うんですね。そのところはどうかというの、一つの問題かなと思います。

それから論点のところ、地域ブロック内の交流を考える基盤のあり方、これは地方圏に行けば行くほどそうなんですけども、交通がどうしても放射状になるんですね。これは東京圏でもなかなか環状交通というのが、それに比べると整備がおくれているということ

があるんだろうと思いますし。

地方に行きますと、特に横の交通がほとんどないに等しいんじゃないでしょうか。高速道路にしても、まず中核都市まで行ってから行くとか、鉄道はほとんど全部そうだと思いますし、そののところがどうするのかなというのが、一つ課題に感じます。

それから、地域ブロックとしてのまとまりを高める施策というんですが、これが私悩ましいなというのは、まとまりがあるというのがどういうことなのか。まとまりが出ちゃうと非常に困ると思うのは、例えば名古屋の例を引きますと、名古屋から岐阜は今電車で大体18分ぐらいで行っちゃうんですね。そうすると、岐阜の町が昔と違ってどんどん変わってきていて、昔は風格のある、今も風格がないとは言いません、風格があっているんですが、今はあそこは大規模な商業施設が立地できなくなってきていて、岐阜の駅前にはショッピングセンターとか、名古屋に比べてマンションとかそういうのが建ってきて始めていて、何か町が随分変わってきている。それは幕張のように新しくできたところだったらそれもわかるんですが、岐阜なんかを見ていますと、四日市もそうなんですけど、それでまとまりがあるというふうに評価していいのかどうか、そのところがちょっと難しい問題かなという気がしました。

それから、生活圏内のモビリティの部分なんですけど、今の資料の25ページの中に、三大都市圏等々の問題として、環状道路、公共交通機関、ユニバーサルデザインとありますけど、やっぱりここは私、都市内物流の問題が一つ入ってきてもいいんじゃないかと思うんです。特に荷さばき場は大規模商業施設をつくる時には、大規模店舗の立地の関係で、環境的なもの等は全部チェックされますし、荷さばき場の位置までチェックされるわけですが。ただ、地下街の商店街なんかの荷さばき場になりますと、これはかなり怪しいんですね。これは自治体がちゃんとつくんなきゃいけないんだろうと思うんですが、できてませんですね。そうすると、ブティックなんかだとシャツ1枚をトラックに載せて運んで道端にとめておくと怒られるから、2人で運んできて1人は車に乗っていてということをやっていますね、中心街でね。

ああいう都市内物流の問題、それから共同配送というのは非常に難しいんだそうですが、いろんなところで努力はしていらっしゃるようですが、何か都市内物流の問題がここに一つ入ってきていいのではないかなという気がいたしました。

それからもう1点、広域的な連携が困難な地域の交流を支える基盤のあり方というんですが、これは本当に私事で恐縮なんですけど、地図を見ると私の出身地が全部大体いつも白

抜きで、田舎はますます田舎になると思うんですが、あんまり忙しい生活もしていませんので、別に百貨店に行くという強い希望もこういうところはないんですよね。だから緊急時の対応とか、あるいは高齢者のための何らかの移動手段が確保されていれば、あんまりそういうところで百貨店云々という話をしてみても始まらないなというのが、個人的な感覚として思っております。

以上です。

委員 資料を見せていただいて、やっぱりモビリティが中心であって、国土基盤というからそうなるんでしょうけど、そこで暮らしている生活感というのが出てないなと思いました。

百貨店が指標になっていますけど、どちらかといえば今は郊外型のショッピングセンターが主な買い物場所になっていると思うんですね。地方都市の地元のデパートは、人が来なくなって、つぶれる傾向にあるというのが、今の現状じゃないかと思います。

いろんなところでそういうことが起こっていて、今までの旧市街をどういうふうに活性化していくかということを考えていかないと、せっかくいろんなブロックとかそういうことを考えても、暮らしている人たちは、毎日毎日元気のない町を見ているということになっているのではないのでしょうか。

今、岐阜の例でおっしゃいましたけど、例えば滋賀県なんか人口がすごくふえている。これからも人口がまだまだふえる地域だということで、人口的には非常にいいんですけども、地域自体を見ると、例えば駅前が全部マンションになっていて、完全にベッドタウン化しているというのが、多分土地が安いからとか、規制がないからということで、自然豊かないい地域として見られていたところが全然違う形になっていっているという現実があります。

それから、今日のブロックの考え方でいくときに、例えば観光問題なんかも少し考えてみないといけないんじゃないかと思うんですね。今、地域の元気というのは、その地域の人が、ただ元気でやるということだけでは成り立たない時代なので、他の地域からどんなふうに見られているかとか、どういうふうに来るかということを考えないといけないと思うんです。

例えば日帰りの旅行パターンというのと、それから宿泊型の旅行地域はかなりはっきり分かれてきて、交通が発達して便利になったことである地域では、前だったら宿泊してくれたものが日帰りになったために、地域にお金が落ちないとか、そういう問題なんかもは

らみ出しているのです、そういう点もこれから地域基盤を考えるときには、波及効果も大事な要素なのではないかと思いました。

それともう一つあるんですけども、さっき1時間で行けるとか、ブロックでどういうものがあればいいかということで、施設もコンサートホールだとか、そういう箱型のものはそれでわかるんですけども、実はソフトの方が非常に問題でして、箱があっても十分に稼動していないわけです。今、文化庁さんで関西元気文化圏構想というのをやっていますが、東京に対するカウンターパートみたいなものがないと、一極集中で一つのところだけよくても、全体のレベルは上がらずなかなか成り立たないような状況だと思うので、どういうふうに組み合わせをつくっていくかを考えないと活性化しないんじゃないかと。

例えば今の関西元気文化圏構想で言えば、ソフトの部分の東京一極集中というのは、地方に箱はどれだけできてソフトの部分が一極集中しているので、育っていかないんですよ。産業としても成り立たない。その辺まで含めて基盤を考えていかないと、今までの箱物と言われたのから、なかなか進展がないのではないかと、今日の資料を見せていただいて感じました。

委員 一番感じるのは、この委員会、国際連携・持続的発展基盤小委員会なんですけど、まずここで提案しようとしているもの、何を提案しようとしているのかというのが、ちょっとよく見えなくなっちゃったんです。要するに、モビリティだけなのかなという感じがするんですが、例えば15ページと20ページに、それぞれの地域ブロックと生活圏レベルの施設というのがありますよね。これが一体何なのということなんです。要するに、これが必要だから、これにアクセスできるようなモビリティを確保するというのが役割なんですかね。

要するに、例えば田舎の方で何もサービスを受けられないようなところだったら、例えば道路なんかつくるよりはそこに施設をつくった方がいいかもしれないですね。先ほどの巡回サービスみたいな話だってあるわけですね。

そういうときに、この施設は一体何なんだということなんです。例で出てきているのがこれだけたくさんあるんですが、結局は医療とショッピング、それで教育がちょろっと出てきましたけども、それしか出てきていないわけですね。実際、ほかのやつをやろうとしたらとんでもないことになるわけですよ。中央卸売市場までのアクセス距離なんてやったらしょうがないわけですね。

だからそういう意味で、この施設というのをもうちょっと我々が提案しようとする、モビリティならモビリティだけでも結構なんですけど、それから見た場合に重要性であったり、そういう施設を評価してほしい。多分僕が思うには、施設というのをもうちょっと公共財という視点で、国ないしは地方で供給できるものとできないものがあるって、それが施設であり、サービスであると思うんですね。

今、佐藤委員の方からもありましたけども、ソフト、コンサート会場があったってコンサートがなきゃどうにもならないわけですよ。だからコンサートが年々ずうっと開かれてるようなところに、どうやってアクセスできるかという話ならまだわかるけども、ホールがあるからいいという話ではない。

だから、施設とサービスというのをきちっと本当に必要なのを出して、それで供給できるものと供給できないもの、供給できなくても補助できるもの、そういう公共性のレベルがあると思うんですね。それをもっと絞り込んで、それに対してサービスを供給するのか、交通施設を供給するのか、その辺を明確にしないと、今回の委員会として出てきたものが、何か知らないけど、結局医者数をふやさなきゃだめですね、みたいな話じゃどうにもならないわけですね。

だからそういう意味で、例えば共同配送なんて話まで出てきちゃうと、ますます何を言わんとしているかわかんなくなっちゃうわけですね。要するに、サービスできないから共同配送。それじゃ国がやるのかと。そのソフトを国が補助するのかと。何も根拠なくしてそういうのを出したって意味ないわけですね。だからそういう、ちゃんと裏に国土交通省なら国土交通省としてできること、担保できるようなものに対して提案してほしいなと思います。

委員長 前回も同じような意見があったんですが、今の段階は現状と課題を見つけ出す段階で、すぐ提案ということではなくて、もうちょっと幅広く議論いただきたい。

部会長 今のお話に関連するのですが、全体から見ますと、この小委員会でいろんな大事なものをたくさん出してほしいんですが、その中のきょうの議論の一番大事なものは、私が希望するには、次の計画ではブロック計画というのを強く前面に出すと。そのブロックをどういうふうにして構成するのかということ、なるべく歯切れよく出してほしいということなんです。

例えばさっきのにもありましたように、中部圏とか北陸圏とか近畿圏とかいろんなところがあって、三重県だ、福井県だってあっち入ったりこっち入ったりするのもあると。そ

ういうふうなのをどうするのかって、まだまだ議論はたくさん出てくるし、そんなすっきりした形には簡単になるとは思いませんが、少なくともこの小委員会からはかなりはっきりした形で出してほしい。

そういったところの扱いの難しさも考え、それから全体の今日出てきているようなデータ等からも考えても、従来からの東北圏とかそういう一本で本当はいいのか。北東北、南東北と分ける、あるいは北九州、南九州と分けるようなことがあってもいいのではないかとということもあります。

それからモビリティという話もありましたが、モビリティと深く関わるわけですが、それぞれの地域にとってはあんまりヒエラルキー的なもので、自分のところは3段目だ、4段目だなんてやられるのはうれしいことじゃないんだけど、厳然としてあるヒエラルキーを否定するわけにいかない。これは交通がどうなるかが、生活行動がどうなるかが厳然としてあるわけで、その辺も今日のところで出そうというふうにされているんだと思います。

ともかく、今日の議論の中のテーマとしては、私は一番期待するのはブロックを構成するのに、どういうふうにするのか。この辺、小委員長は重々承知の話ですが、よろしくお願いします。

委員長 どうもありがとうございます。

それから今の話で、地域を限っているんな施設について作業を実際やっていました。基本的には大規模百貨店、それから医療でいろんな施設の代替指標にはなるなということを確認してあります。卸売市場だ、美術館だ、いろんなことをやっている。作業は物すごく大変なものですから。

ただ、絵姿を描くのにどうするという話は、また全然別ですが。生活のスタイルを描くにはね。便利さだけを描くには、そんな指標でも大丈夫だろうということです。

委員 今の部会長のお話の、地域ブロックの形と機能という話に関してなんですけども、形からすると、例えば9ページに交通流動から見たという限定がついているんですが、これ相当程度思い切った、従来の概念を覆すブロック構成だと思うんですね。

でも、これからの地域の、まだ国レベルではオーソライズはされていませんけれども、北海道は北方圏ということをおっしゃっているし、新潟を中心とするあたりは環日本海文化圏みたいなことをおっしゃっているし、北部九州は環黄海文化圏とか交流圏みたいなことをおっしゃっています。

そういう意味からすると、例えばこれでは新潟のゲートウェーは全部太平洋側というこ

とになっているんですけども、本当にそういうことでいいんだろうかという気もします。あんまりこの姿にはとらわれ過ぎない方がいいのかなという感想でございます。

それと関連して6ページの、これは概念図だけなんでしょうけれども、若干気になりますのは、東アジア等国際経済圏が非常に抽象的な存在としてあるわけで、先ほど言いましたように、北方圏とか環日本海圏とか環黄海圏とか、あるいはもうちょっと大きなところだと北米というのは直接的な結びつきが出てくるかもわかりませんが、その辺をどう整理しておくのかなというのが、若干気になりました。

あと、生活圏内の話に入ってきて、その一つの指標として三次医療施設をとっておられて、それはそれでいいと思うんですけども、ちょっと気をつけていただきたいのは、先日島根へ行って聞いておりましたら、三次医療施設というのは人口50万人あたりに1つという一つの目安があるんだそうで、その目安もどうかと思うんですが。

そうすると島根には2つしかできないんですね。そうすると、現実では石見地方には全然何もなし。そんなことは許されないのであって、相当無理して三次医療施設と、少なくとも同機能の医療施設を県立とか市立で、すべてで5つつくっているとおっしゃるんですね。

とすると、実態はどうなのかって一々調べるのはなかなか難しいですけども、ちょっと違う姿も見えてくるのかなという気もいたしました。ほかの地域がどうなのかはよくわかりませんが。そういうことからすると、もうちょっと違った姿が見えてくるかもわからないなという気がします。

それと、生活圏内のモビリティということで、この中で単語として抜けているのは、バリアフリーという話がありましたけれども、もうちょっとこれから問題になるのは、デジタルデバイドの問題とかモビリティデバイドの問題で、施設としてはあるし、社会的なシステムとしてはあるんだけど、それを利用できないような属性の人たち、あるいは利用できないようなところに住んじゃっている人たちをどうするかというのは、これは相当程度大きな問題だと思うんです。あまねく、そういう人たちにも今のままでサービスをするのか。あるいはサービスを受けていただくためには、何らかの形で協力をお願いするのかということも非常に大きな問題で、その辺も含めてちょっと議論を呼ぶかもしれませんが、大胆な提案をした方がいいんじゃないかなというふうに、個人的には今感じております。

どうもその辺へ先走り過ぎるのもあれですけども、ちょっと姿勢が弱いのかなという気

が、正直申し上げていたしました。

以上です。

委員 2つあります。1つは地域ブロックで、もう1つは生活圈域の方です。地域ブロックの方については、先ほど部長からブロック分けの話がありましたけども、そのブロック分けに関連して、14ページに物流、あるいは旅客流の図がございますね。こういうデータをどう解釈していくかというのも、一つポイントだと思うんですね。

というのは、それぞれの地域ブロックは基本的にはそれぞれ自立している。自立しているものをブロックと呼ぶわけですね。そのブロック間でいろいろな貨物の流動があり、旅客の流動があるわけだけれども、今ここでまずデータの説明として関東、中部、近畿の3極間は結びつきが大きいと書かれています。確かに貨物流動量は多い。けれども、それはまず第一の原因は、関東、中部、近畿の活動量が多いというのがあるわけです。活動量が多いから、ある意味で当然ながらお互いの流動量が多い。

こういうデータを解釈するとき、一つは活動量当たりで比較することも有用と思います。活動量の割にはお互いに交流が少ないというデータがあるとすれば、それはそれぞれが自立しているから余り交流がないのではないかと解釈できます。あるいは相互に物が行き来するんじゃないかと、一方的に流れるときには、流れてくる側は自立していないんじゃないとか、言えますね。この数字を解釈する時にはそのような比較が必要なのかなという気がしています。

それと、ここにもし外国との交流というのを含めると、恐らく数字が1けたぐらい小さい数字になってしまうと思うんですが、意味があると思います。九州と国内のほかの地域との物流、それと九州とアジアとの物流を何らかの形で同じような指標で比べると、先ほど抽象的にアジアが書いてあるという話がありましたが、そこも比べることができるんじゃないかなと思います。

国内の議論に戻りますけども、北海道を見ると、関東との間はやりとりが非常に大きい。だけど、近畿、中国、四国との間は少ない。これは距離的な問題もあるんですが、こういうのを見ると、北海道が関東にのみ非常に近い関係にあるとか、そういうのが見えてくる。だけど近畿の場合には、それぞれにある程度満遍なく交流があるとか、こういうところのさらに深い解析が必要かなと思いました。それが1点。

あと生活圈域については、これはあえて前回のITの話と結びつけてお話ししたいと思っています。生活圈域を計画するときに恐らく一番大事なものは、どうやって公平性を担保

していくか、それも生活にとって必要な機能の公平性が重要です。その中にデパートが入るかかどうかというのはちょっとわからないですけども、医療とか教育というのは必ず入ってくるわけですね。

先ほど医療の話が出ましたが、医療の公平性を担保していくというのが公共の役割であるとしたときに、ここにITの役割があると思うのです。前回の議論でも少しあったんですが、そういう公平性を担保するのにITが可能性を持っているところが現状のITの基盤整備等を見ると、非常に民間ベースで進んでいますので、過疎地のところには光ファイバーが入っていない。そのあたりこそ公共がやらなきゃいけないところかなという気がするんですね。

公共は経済効率性だけじゃなくて、公平性を担保するんだから、そこは公共がやりましょうという考え方です。それによってITも整備されるし、ベーシックヒューマンニーズである教育であるとか医療にも貢献することができる。全体として国土計画を公共の立場から考えるとすれば、そういうような見方もあっていいのかなと思いました。以上です。

委員 どうもこういう形で分析していくと、二層の圏域をどれくらいカバーできて、同様の生活サービスがどれくらい受けられるとか、ふえるかと。広域連携が困難な地域は残るにしても。

そうするとやっぱり、同じようなサービスを皆が同じように受ければいいのかと。それが将来の国土の姿かどうかという、それだけでいいのかなという感じがするんですね。

先ほどから出ているように、例えば地域は全然固有で違っていった方がいいという部分もあるわけですね。住んでいる人だって、別にそれほど便利にならなくてもいいと思っている人たちもいるわけだし。

だから、どうも項目をふやしてこういう分析をすればするほどいろんな差が出てきて、その差を何とか埋めないといけないというふうな作業の進め方をすると、いかに何か課題があって、全部それを埋めないといけないかという方にばかりバイアスが行くのかな、議論の仕方がですね。

もっと固有性があって、多分その辺のニーズを、本当にどうしても絶対にこれだけは外せないようなものと、そうでないものに分けないと、医療だけはどうしてもだめでしょうと。だったらそこだけはやるけど、ほかのところは将来的にはそれぞれの地域が選択して住んでいくとか。

先ほどありましたように、皆が皆1時間圏内にあるデパートがないといけないと思って

いるわけじゃないんだし、むしろ不便なことの方がいいというところだってあると思うんですね。不便な方が魅力的な地域ってあるし、白川郷は今度高速道路ができて、日帰りがどんどん増えて、泊まるお客さんがどんどん減っているんですね。先ほどの佐藤さんのお話のとおり、まさにそうであるんですね。

ですから観光の側面から言うと、それぞれ違う魅力がないといけないので、その違う魅力をサポートするような国土のあり方みたいな議論が一方にないと、どうもそういうところが全部課題の中から消えていってしまうんじゃないか。

ただそれは、確かに質的な問題なので、こういう図表化しにくいところがあるので非常に難しいと思うんですけども、逆に言うと、白地の地域は、ある意味日本を代表するような魅力的な自然が残っていたりするところですよ。今度世界遺産でやろうとしている熊野古道なんて、まさにあれがすぐ行けたら熊野古道でも何でもなくなるわけで。

だから、例えば熊野古道は熊野古道らしくて、でもあそこに救急医療の仕組みだけはあるとかね。そういう量の充足とは違う側面をどこかで持たないと、計画として到達点が見えにくいのかなという感じがするんです。

だから逆に言うと、そのことは一つ、これはこういう論理であってもいいんですけども、例えばライフスタイルが幾つかあると。田舎に帰ろうという人がすごくたくさんふえてきていますよね。そういう人にとってのニーズというのはここと全然違って、田舎らしさみたいところで、不便でもいいけど、自分で半分自給自足で暮らせるような感じでいて、そして健康でアレルギーがないような生活、子育てができればいいというふうなライフスタイルが一方であって、それを満たそうとすると、こういう地域のイメージができますよみたいなものがあると思うんですね。

ですから、ライフスタイルでも大都市に住みたい人もいれば、そういう人もいるわけだから、幾つかのライフスタイルで、それに適合するような地域がどれだけのものがサービスできるのかという目で見ると。するとまた違う見方もできてくるのかなと思うんですね。

どうも課題が一方方向に行きそうな感じがして、それで本当に国土計画として、全体としていいのかなという感想を持っています。ピンぼけだったら済みません。

委員 地域ブロックは2つありますよね、地域ブロックと生活圈域ですか。その中で地域ブロックについて限定して、素人なりのことを申し上げますと、どういう切り口で地域ブロックを決めていくかというのが、まず考えていかなきゃいかんと思うんですね。伝統、歴史、文化という切り口、言ってみれば有史以来の風土形成があって、そういった観点か

ら地域ブロックをどう考えていくのか、当然あると思うんです。やっぱり北海道と九州ではそれぞれ文化等が違ってきます。

それからもう一つは、産業・経済の観点から考えていきますと、9ページの図に全国9つのブロックに分かれておりますけども、産業の動態から見てみますと、これは経済産業省で言えば関東経済産業局所管管内1都10県が、大体これに該当するんじゃないかと思います。

一方では、この地域の産業の連関といったことを見ますと、実はこの圏域はとその上ののかなりの部分が、極めて緊密に連動しているわけですね。

ですから例えば、岩手県の北上川流域にかなりの工業の集積がありますけども、それは多くの場合1都10県の産業との関わり合いで成り立っているということで、東北の中で産業の動向が完璧に結合しているわけでもないわけですね。そうすると、このはプラスの一部、あるいはかなりの部分になるのかなと思っています。

ですから、いろいろデータが示されていて非常に勉強になるんですけども、ある種のフィロソフィーも必要じゃないかという感じがしています。

それから、今ブロック計画を強調したいということなので、素人ながら地域ブロックのことを申し上げているんですけども、もう一方の今日の主な論点の中で、地域ブロック間、地域ブロック内の交流を支える基盤のあり方についても意見を申し上げてよろしいわけですね。

15ページに対象施設というのがありまして、まさにこのとおりなのかなという感じもいたしますけれども。私はこの中でも、これは若干提案めいた話になってしまいますけども、これからの地域ブロック間、地域ブロック内の交流を支える基盤のあり方としては、特に大学を核とした産業集積拠点づくりに相当力を入れていく必要があると思います。

全国に700を超える大学があるわけですけども、この交流を支える基盤のあり方というテーマにこたえられる大学は、必ずしも700じゃないと思うんですね。つまり、ブロックの中で求心力を持っている大学が必ずあるわけですし、そういう大学を核としながら、一般的には産学官というんでしょうか、内外含めて、そういう大学を中心とした産業集積拠点をつくることによって、それが魅力ある求心力となって、必然的にそこが大きな交流の拠点になるというふうに見ています。

特に今、経済産業省では、産業クラスター計画、文科省では知的クラスター創生事業が展開してまして、この2つを称して地域クラスターといって両省で一緒にやっていくこ

とになっておりますけども、この辺にかなり大きな芽が出てきているんじゃないかなという感じがしています。

それからまた海外のクラスターの多くの事例を見てまいりますと、そのほとんどがクラスターの中に産業の集積拠点が必ずあって、その産業の集積拠点のコアになっているのが大学ということであります。

したがって、国際連携あるいは持続的発展のための基盤という意味では、今申し上げたところがかかりこれから重要な要素になってくるんじゃないかと思っています。

もっとも、これは別の小委員会でクラスター論については詰めていくように伺っていますけども、その辺、こちらの委員会とうまく連動して、こちらの委員会としても発展基盤という言葉が使われているわけですから、この基盤ということの中では、そういった面で、今申し上げたことは非常に重要なことになるんじゃないか感じております。

以上です。

委員 先週宮崎の山村の調査に出かけたわけなんですけど、多分サービス化が非常に進むだろうと。だから50年ぐらい先を今回見据えようということなんですけれど、サービス経済化がさらに進んで、現在7割近い就業者がサービス業に勤めているわけですが、これが8割ぐらいになるのかなと。

そうすると、サービスというのはどうしても人間を相手にする、もちろんインターネット等を活用するということもあるにしても、やはりフェイス・トゥ・フェイスだとか、直接人間に触れるというサービス、こういうふうには直接会うということは相対的に多いので、どうしても都市というところに職場が生まれてしまうということがあると。

そういう意味では、今までいろんな開発計画の中で、地方に行きますといきなり福岡一極集中はいけない、あるいは大分市一極集中になっている、宮崎市一極集中ではないかという、いろんな形で、とにかく超分散型じゃなきゃいけないんだというイメージを、結構中央では持ってきたんですが、豊かな社会づくりというのは、結局一定のところにとまることによって、多様なサービス、高次のサービスが維持できる、あるいは生まれてくるということになってきて、今回幾つかのことを外すということになれば、都市の活力は地方にとっても非常に大事であると。

一つは、ミニ集積拠点としての一層目というか下層の方の都市圏、そこに行けば最低限の医療、教育、福祉、ショッピング等々が満たされる。それが満たされないものはちょっと遠いんだけど、福岡、札幌、仙台、松山あたりに行けば何とか満たされるという

ころで行こうというはっきりした方向性で、一つの展開になるのかなと思っています。

それとブロックの方で言えば、今までも輪切りというか、はっきり固定化されて、九州は九州だと言われてきた。関西、中部あたりはあいまいなところが多々あったんですけども、そうなるとうようなサービスにとうような人が依存して、とうようなふうな交通流動で動くかとう形式でブロックを分けてみると、かなり違うブロックになると。

とうような意味では、全く新しいブロック圏を設定して、その中で議論していくとうことになると非常におもしろいなと思っています。

各先生方おっしゃったように、多分地域によっていろんな特性があって、東北や北海道の方が、九州に比べて今回はやや厳しくなるのかなと。昔は九州、中国地方の農村は挙家離村型と言われていまして、余り愛着がないのか、一家総出で都会に出て行ってしまて、村が急速に疲弊するとうのが西日本の特色なんです、東北の方は村に愛着があて、出稼ぎ型ですので必ず戻ってくる。季節によって戻るか、数年経てば戻るか、とにかく都会に出てきてても、みんなて農村の人が暮らしているとうことで、なかなか切れないう形式で、東北の農村は強いけれども九州、中国地方の農村はすぐに疲弊すると言われてきた。

九州の場合なんか見ていますと、確かに九州山地は険しいところはあるんですが、拠点都市がありますので、例えば五ヶ瀬に行きましても、熊本に出るか宮崎に出るか、あるいは福岡まで行くかとういろんな多様な選択がありますので、意外に楽しい生活が……。熊本市内に住んで熊本のものしか選択できない人よりも、今日は延岡に行くかとか、いや宮崎市内まで出るかとか、熊本に行ってみようとか福岡とか多様な選択があるので、二層の経済圏とブロック圏に分けて、サービスの拠点はそこだからポイントなんです、実は白図地域になっているところは全く違う広域圏になっている。

別に三層目を描けとうのではなくて、九州山地の真ん中だったら、3つも4つも中枢都市を使いこなせるうような、おもしろい、楽しい農村にしていくことが十分可能ではないか。

最大の問題は、多分 2050 年を見込んだときに 3000 万人人口が減っていく中で、多分中山間地域の人口がほとんどゼロに近づいていくんだけれども、かとういっていきなり人を都市に引っ張り込んだりすることはできないので、できるだけ地域が消滅していく中で、活力とう言葉がいいのかわかりませんが、ぼけないうような老人としての地域づくり、余り寝た切り老人にならないうような地域づくりとう形式での、地域のあり方を提示してあげる

ということがポイントで、そのときには最後は農村というのはある種特区であって、国の今までのユニバーサルサービスだとか規制とは違う、毎日どぶろくばかり飲んでいるし、白タクみたいのが勝手に走っていたり、スピード違反も日常茶飯事になっている、あんまり言うと怒られますけれども。

全く違う多様な選択ができる、都会の方が農村に行くということも一つありますけれども、多様な居住選択だとか生活の選択ができるようなメニューを提示してあげて、最後はブロック圏単位の中での議論を、少しお任せするようなどころを残しておいた方がいいのかなと。

今まで何回か私も地方何とかブロック計画みたいな地方の計画に参加したことがあるんですが、驚いたのは各県の方を呼んでしまいますと、我が県の何とかの橋の構想が入っていないだとか、この文言は入れてくれとか、つまらない議論なんですね。

ですから、宮崎県の五ヶ瀬町なんかへ行っても、とにかく宮崎県という枠内で区切られているんだけど、自分たちの行動範囲は熊本、福岡に行っているんだけど、五ヶ瀬中・高等学校というのは、すごくいい農村の活性化のモデルみたいなものがあるんですが、やって来られるのは宮崎県内の小学生、中学生しかやって来られないという。

ともかく、県境が物すごく邪魔しているところがあって、中山間地の活性化というのは全く別の視点で、だけでも最後は消滅していく部分が物すごくあるんだけど、それまではばけしないで健康でいられる地域、農村づくりみたいなのを考えればいいのかなど。

長くなりましたが、最後は社会資本整備で言えば、先生方もおっしゃいましたように、やっぱり多様性を認めてあげて、光ファイバーが来ないところは動線のADSLでいきましょうという形で、社会資本整備も1.5級とか2級とか3級ぐらいの組み合わせでこなしていくというような、全国均一のサービスではない、多様なサービスの供給ということも少し考えていかないと、社会資本整備も予算の問題があつてなかなかできないということなのかなと思っています。

委員長 ありがとうございます。

まだ御議論をいただきたいんですが、先生方の話を聞いていて、圏域って何で圏域かという話をもう一回クリアにせんといかんのかなということ、印象として持ちました。

私の頭の中には、もう4全総のときからこういう話をしていて、あんまりクリアには出していないけれども、ベースにはずっと同じことが言われている。

そのもとにあるのは、例えばこんな例でお話ししたらいいですかね、山口県というのは

理想的に分散型県、いろんな都市がある。しかしながら、あそこには若い人たちはなかなか魅力を感じてくれなくて、みんな広島に行っちゃうんですね。したがって、全部分散したらうまくいくという話ではない。そのことが国際社会の中で、一体どういうことになるのか。

福岡は明らかにアジア全体にネットワークを張り、あそこに対していろんな活動の拠点になってくる。しかしながら、九州の中で全部平等にやっちゃうと、その魅力は本当に上がるのか上がらないのかという話があります。

それから何度も前にもお話ししたと思うんですが、販売農家の農業人口が400万人体制になったという。かつて1500万人いたのが、今400万人。あと30年たつと40万人になる。

そういうときに全国の管理とか、あるいは農業ってどういうふうを考えるのかというとき、今の住んでいる人ではなくて、将来若い人たちがもうちょっと分散型で住んでほしいと。

したがって、趣味の人はいいんですね、国土政策としては。それから個性も出さなきゃいけない、これは明らかなんですけど、ベースの流れとしては、もうちょっと地方にも人が住んでもらわないととても持たない。

そのときに、北海道みたいな広大な白地地域があるところはどうするのかとか、こういう話は別途あるんですが、基本のベースにはそんなことがあって、したがって30万から50万ぐらいで、一定の都市的サービスが受けられるぐらいのことはやらないと、とてもだめだろう。

まだ他にもたくさんありますが、そんなことがベースにあって、おおよそこれぐらいの二層でやっていく必要があるんじゃないかと。

そのときに、自立というのは決して交流をやめた独立ではなくて、そこでちゃんと競争力を持った地域、あるいは魅力的な地域となっていく組み合わせはどれで、その中でいろんな資源を自在に集中投資をしたり、分配投資をしたりできる、そのままとまりって一体どういうものだろうか。

あるいは、外国から見たときのアイデンティティーというのは一体何だと。海外の人が投資をするとか、観光というときに、日本セットだとやっぱり京都、東京というイメージが強いんですが、これはヨーロッパの場合だとオランダとかスイスというイメージになっているわけですね。そういうアイデンティティーは一体どうしたら持てるのかとか。

他にもいろいろあるんですが、その辺でなぜ圏域ということが意味を持ち、なぜこの2つとか3つということを考えるのか、あるいはそこでの中心都市は一体どういう機能、県庁所在地的な都市はどういう機能、それから新しい30万の圏域はどういう機能を持つんであろうか。

この辺の一番ベースのところの資料を少し用意しておかないと、このメンバーで今なかなか御理解いただけないとすると、とてもじゃないけど国民からは支持が得られないかもわからないですね。

委員 ブロック圏の考え方の問題なんですが、お話をお聞きしていて、地域ごとにいろんな特性があるなと思いました。

先ほど来中部圏のブロックで北陸をどうするのかとか、それから三重県をどうするのかとか、静岡は一つでいくのか、半分で切るのかとかいろんなお話が出ていますが、私、中部ブロックで思いますに、あそこに伊勢湾という大きな湾がありまして、その流域圏というのは一つの文化を共有しているんですね。さっきの話と関係してくるんですけどね。生活習慣もいろいろ似ていますし、昔はあれが交通手段だったわけで、そこに道路ができ、それから鉄道が敷かれということなものだから。

だから湾から見た一つの流域圏というのは、中部ブロックではあり得ると思うんです。そのときはちょうどここだと思うんですね。

国交省に苦情を言うわけではないんですが、河川の方で私はダムをいろいろと中部の方で評価委員会とかをやっていて感じるのは、河川の人というのは、とにかく早く水を海に安全に流しちゃえばそれで仕事がおしまいみたいな議論をされて、湾のことまではお考えにならないんですね。

でも、そうじゃなくて、伊勢湾というのは一つのあの辺の文化の源流なんですよ。あそここの交流で松阪とか常滑というのは、常滑というの人口5万いくかないかの町なんですけども、随分活躍なさっている方が多く出るところなんです、松阪もそうなんです。あれはやっぱり昔の交流の拠点だったところがあるんだと思うんですね。

ですからそういうものを考えると、環境問題でもそうなんです、あそこだと伊勢湾を中心にして一つの流域圏を、そういうマップをつくって小学校の壁にでも張っておくと。そうするとまとまりが出てくるのかなと思うんですが。そういうふうな視点が一つ、真野さんが最初におっしゃったことですが、あり得ると私は思います。

その場合にも北陸をどう考えるかというのは、これまた別の問題だと思いますが、中部

のこの圏域はそうだろうなと思っています。

委員 おっしゃるとおりなので私はあれですけども、また何かピンぼけで申しわけないんですが、40～50年先には、多分私は都市に住む人はかなりセカンドハウスを持っているんじゃないかと思うんですよね。だから、別にマルチハビテーション云々じゃなくて、ヨーロッパの人たちを見ると、都市に住んでいる人は持っていますよね。そうすると、都市と農村の関係とか、かなり違ってきているんじゃないか。つまり人口が減っていても、週の半分ぐらいは向こうに住むとか、何か月間は住むとか、かなり違うシステムで生活が成り立っているんじゃないかなという感じがしているんですね。

そうすると、そういうライフスタイルもどこかで念頭に置きながら議論する必要があるのかな。つまり人口が2000万人減るといって、住居の数はそんなに減らないとか、サービスとしてもまた違うニーズが出てくるとか、その意味でもライフスタイルの問題といいますが、そういうのも何かないと、今までのイメージでどこか1カ所に住んでいて、だんだん人が減って行って大都市に集まっていくというだけでなく、逆に大都市にいるからすごく田舎に住みたくなる人が、それは趣味じゃなくて、かなりふえてくるんじゃないかなと思うんですね。

だからそういう質的な変化みたいなものもあるのかなという、これもまたピンぼけだったら済みません。

委員 非常にイメージっぽい話をして恐縮なんですけども、生活圏というのは守りの話だと思うんですね。攻めの守りって言った方がいいかもわかりませんが。地域ブロック圏というのは、それこそどう攻めていくかという話で、攻めの守りの話は今をどう保存していくか、あるいはそのグレードアップをどう図っていくかということですから、結構イメージしやすいんですね。あるいは課題だってわかりやすい。

ところが攻めの方は、具体的なシナリオとか戦略というのをあんまりどなたもお持ちじゃないので、それで多分議論があっちこっちいっていると思うんですね。

一つお願いしたいのは、先ほども言いましたように北海道は北海道で北方圏ということを考えておられるし、新潟は新潟で考えておられる、九州は九州で考えられていて、若干九州はうまくいっているかなと思うんですけども、その他のところはうまくいっていませんよね。

じゃあ、何でうまくいっていないんだろうかというのをちょっと考えてみたらどうなのかなという気がしました。

そこから具体的に何かいい知恵が出てくるのを期待するわけですが、なかなか難しいかわかりませんが、そういうのをネタにどういうふうに攻めていくんだ。攻めていくためのインフラって何なんだろうかというのをもうちょっと突っ込んで議論しないと、部会長がおっしゃるような分かり易い、クリアなというのはなかなか出てこないのかなと。

形とインフラの機能をどういうふうに結びつけて、施設系と交通系がありますけども、非常に難解な問題だと思いますので大変だとは思いますが、ぜひその辺をチャレンジせんといかんのかなと思いました。

委員 白地地域の話もあるんですけども、先ほどの 400 万、40 万の話じゃないんですが、中山間地域の高齢化問題というのは、僕はそろそろ終わりじゃないかと思うんです。終わりというのは軟着陸といいますか、安楽死といいますか、そんなこと言っちゃいけないんですけども。

要するに、いかにきれいにお金をかけないで、巡回医療だったりインターネットであったり、緊急搬送であったり、そういう形で安価にサポートして行って、今これからずっと深刻になっていくのは、中小都市、特に小都市の高齢化であって、悲惨な薄汚い町になって、それでもかなりの人口が数千単位にいるところの高齢化、要するに 65 歳以上、高齢かどうかわかりませんが、65 歳以上でも元気な人はいっぱいいますからそれは別ですけども、いずれにしても 30%を超えるようになると、その人がどこに住むのか。意外とモビリティが高いわけですね、65 歳で仕事を離れちゃえば。私だって東北大学を引退すればどこにだって住めるわけで、そういう意味で 65 歳以上の高齢者がどこに住むのか、どういうライフスタイルをとるのか、それを一つ大きなターゲットとして、そのイメージを出さないとまずいんじゃないかなと。

特に高齢化問題も、完全に安楽死していく中山間地域の話と、非常に深刻な問題を抱えていくだろう中小都市の問題、それはぴしっと分けられるものじゃないと思いますけども、また分けるべきでもないと思うんですが、そこに僕は焦点を当てるべきじゃないかなと思っています。

委員長 そのほかいかがでしょうか。

海外の直接投資、国内投資、特にアジア系の企業がだんだん変わって行って水平分業が起こったときに、一体どういうところに可能性が出てくるのでしょうか。一つは今現実に起こっていることは、日本の生産施設があって、これは和歌山じゃないですけども、そういうのをうまく使っていこうという格好で起こる。例えば、日本の自動車会社がアメリカ

に進出しているときは、決してニューヨーク、ロスじゃないですよ。

委員 違いますね。

委員長 そのときの要件って一体何で、それは別に二次産業だけでなく、三次産業でもそういうことが起こるし、外国人もおそらく住むようになる。その辺のところ、さっき石田さんの言われた、読めない一つの要因かもわかんないですけどね。何かお考えがあれば、感想を。

委員 一昨年、経済産業省から委託を受けて、アジアの技術水準と日本の技術水準を比べました。自動車産業とかあるいは家電とか、幾つかの業種を整理して。自動車でしたらどういう部品、部材があって、その技術水準が過去5年と現在と今後の5年、どういふふうアジアが力を持ってくるかということを検討した報告書があるんです。我々は技術の専門家じゃございませんので、業界にワーキンググループをつくって、彼らの経験で判断をしていただいたものがあります。

結論から申し上げますと、自動車産業以外の家電とかパソコンといったものは、ほとんど5年後にはアジアで十分、メイド・イン・ジャパンと同じようなものがつくれるというのが、その報告書の結論です。

自動車産業については、多種多様な部品、部材から成り立っておりますので。今度必要であれば、その資料を御提供して委員の先生に見ていただいた方が、私のうる覚えの説明よりはずっとましだと思いますので、お配りいたしますけども。

自動車産業については、今申し上げたような、多種多様な部品、部材から成り立っていますから、その一部は海外で十分対応できるということになってはいますけども、かなりの部分は海外立地にしろ、あるいは国内立地にしろ、基本的にはでき得る限りフルセットで、それで看板方式で需給体制ができるということが原則になっているようです。

それから一方では、これも御案内かと思えますけども、最近国際分業ということで、例えば中国、台湾、韓国でつくった部品、部材を集めて日本でつくって市場に出すというやり方が、今までの国際水平分業の基本だったわけです。

お気づきだと思いますけど、最近カメラとかパソコンって結構故障し始めているんですね。この原因が、やっぱりそういうつくり方が問題じゃないかという指摘がありまして、いわゆる原点回帰というんでしょうか、ある市場性を持った商品であれば、それが超ハイテクであろうあるいは超ローテクでも、こっちでつくっていかうじゃないかということで、そういう選択が始まってきた。

それはなぜかといいますと、国内での物づくりの継承というのが、この20年ぐらいの間にきちっとできていないという実感を、どうも企業の方々が持ち始めているようなんですね。ですから、かつては汎用性の高いものを向こうで出して、これがコストが安くて市場性を持ったにもかかわらず、そういったたぐいのものをもう一回国内で作り直していこうというようなことが、徐々にこの3～4年の間に出てきていますから、そういった意味では国際分業ということについても、過去の一定の方程式どおりにこれからも動くとは限らないので、そういった小さな萌芽をどう見ていくかというのが、作業の問題を考える上で非常に重要だと思います。

しかしながら、適地適産が物づくりの原則ですから、なかなか難しいところがあります。基本的には中国での物づくりがますます活発化して、逆に言うとある面ではフルセットで向こうへ行くという可能性も出てきます。つまり、あっちこっちでつくったのをどこかでということじゃなくて、地域で一体的な物をつくる。ですから今、日本の企業が世界で物づくりをしているうち10%ぐらいでしょう、まだ中国での物づくりは、これはもう少しふえることは間違いないと思います。

委員長 鹿児島というのはこの20～30年、鹿児島空港が宮崎に先行していろいろなものが集積しましたよね。あの辺は今どういうことになっているんですか。また空洞化しているんですか。空港周辺の国分とか、京セラが行ったりしてますよね。

委員 私も最近国分の方は行ってないんですけども、一応最近の統計を見ても、九州で最も人口増加率が高いのが鹿児島空港周辺の国分、隼人地域なんですよ。九州39の都市圏がある中で、人口がふえているのが10で、長崎市は減っていますが、長崎都市圏以外の県庁所在都市がふえています。

あと、県庁所在都市でないところで伸びているところといたら、最も増えているのが国分、隼人で、あとは鳥栖と都城と諫早、大村で以上なんですよ。

ですから、交通の結節点か空港のあるところか県庁所在都市しかふえていない。九州の人口がふえている中で、既にそうなっている。

ただ、ソニーを中心にあそこに半導体の拠点があるんですが、ソニーは今、熊本に重点をシフトしてまして、ソニーはプレーステーション用の半導体をメインにつくっているので、あんまり半導体景気が良なくて、半導体工場は東北の白石に小さいのがあるんですが、それ以外は全部大分と長崎と、それから最新の熊本と鹿児島ということで、全部半導体工場がほぼ九州にあるということで、本社機能まで福岡の百道に持ってきて、北部九

州がある種の半導体のまとまりに、ソニーのイメージではまとまって、そこからまたアジアに拠点を今、半導体工場を出しているんですが、その本社機能も今、福岡の百道で動かそうという動きがあって、鹿児島は産業連関的に切れ始めているのかなと。

ただ新幹線ができますので、人流的に将来的には、鹿児島は熊本、福岡とのつながりは強くなる。ただ宮崎だけは、いつまでも陸の孤島として多分残る。だから宮崎、鹿児島を南九州の一つの圏域としてまとめるというのは、地図の上ではできても、実態としてはなかなか難しいかなと。

委員長 東北はどうかですか、北東北。仙台の拠点性は福岡に比べるとうんと弱いですね。

委員 ただ弱いですが、人口流動等を見ていくと一極集中がさらに進んでいて、仙台市自身は今 102 万ちょっとということで、人口増加は鈍化していますが、都市圏としてはまだどんどん集中が進んでいて、秋田とかの中核都市というか県庁所在地でもほとんど減り始めているという状況で、やっぱり一人勝ちの構造で、むしろ僕は拠点性が高まっているような感じはしています。

もちろん、盛岡、滝沢村の隣はある程度ふえていて、八戸、青森も微増ですけども何とかやっていますが、大体その辺以外はどんどん落ちているという状況です。

だんだんと減っていく予測がありますよね、酒田、鶴岡とかが赤じゃなくて青だの緑だのと。あの傾向はそのとおりだなという感想ですね。

産業立地でも宮城、福島、山形の南 3 県にある程度集中してきているということで、やっぱり北 3 県というのは非常に厳しい状況であるというのは変わりないと思います。

委員長 いろいろ御議論いただいたんですが、事務局の方、あるいはそちらの方でも何か御発言があればどうぞ。質問でも結構ですし。

委員 小計で一つお願いしたいんですけども、地方中枢都市の人口のデータ等ありましたが、2000 年以降、地方中枢都市の勢いは大分落ちてきている。仙台はまだ元気だとおっしゃいましたが、札幌で見ると仙台、広島がかつての勢いを失って、札幌というふうには、同じレベルでどんどん上っていくような感じはなくて、福岡が相対的にその中であるんですが、札幌の勢いもかつての勢いもなく、東京への吸引力が非常に今強くなって、福岡都市圏から東京への人口流出も社会減がさらに拡大しているという状況なので、2000 年から 2003 年の住民基本台帳しかないんでしょうけれども、必ずしもあの絵柄のように、ブロック都市圏の中核都市はどんどん元気でいくぞというふうにも言いにくいとこ

るもあるかなと見ています。

委員長 ありがとうございます。

冒頭お話があったように、さっき言ったように圏域何ぞやというのと、今のお話のように、ブロック中心都市は大都市問題、東京、大阪は環境問題と書いてあるんですが、そうではなくて、集積しているところの、例えば水の問題だったり交通の問題だったり環境問題、要するに大都市問題ですね。

それから、県庁所在地ぐらいのところは一体、国土計画上何が課題か。もしかすると、熊本クラスですと公共交通と車の取り合いの話を一体どうするのかで、今のも放っておくとどんどん自動車にシフトしていきます。

それから、ご指摘にもありました、もうちょっと小さいところ、9000人というお話があったんですが、10万人切ると結構きつい。そういうところは一体どういう格好に組み直していくのか、あるいは放置するのか。それから農村地域はどうか。

各ブロックの計画で、各県の知事さんがお考えになるというスタンスなんですけど、そのときの共通項としてこんなことが課題になりますねという話は、やっぱり我々としては整理をしておきたいので、今は非常にたくさんの領域をばーっと載せていますから、なかなかシナリオが見えないという話があったんですが、少しその辺を整理をして、さっき一枚紙だけ大都市何とかってあったんですが、もうちょっと臨場感ある格好で、どんな課題があるでしょう、あるいは表現の方法ももうちょっと考えて、それでどこかの段階でまた先生方に見ていただいて、最後の打ち出しを考えますかね。

それでは残り5分ぐらいでございますので、これで終了したいと思います。

(2)その他

委員長 あと、事務局から御連絡、お願いします。

事務局 どうも熱心な御議論ありがとうございました。それでは、事務局からの御連絡を申し上げます。

まず、次回の委員会の予定でございます。あらかじめお伝えしておりますとおり、10月8日水曜日の18時から開催する予定でございます。開催場所は3号館4階特別会議室になっております。また後日正式に御案内申し上げますので、よろしく申し上げます。

また、本日の議事要旨につきましては、いつもどおりでございますが、速やかに作成し

て公表をさせていただきます。また議事録につきましては、委員の皆様方の御了解を得てから公表させていただきたいと思えます。

以上でございます。

委員長 どうも本日は長い時間ありがとうございました。

閉 会