

国土審議会計画部会

第7回 国土基盤専門委員会

議事録

日時：平成18年 3月 1日(水) 13:30～16:00

場所：国土交通省11階共用会議室

開 会

事務局 ただいまから国土審議会計画部会第7回国土基盤専門委員会を開会させていただきます。

初めに、お手元の資料の確認をさせていただきます。

国土基盤専門委員会議事次第の次に座席表がございまして、資料1といたしまして、先生方の名簿でございます。資料2に国土の質的転換を目指した国土基盤整備の方向、資料3はパワーポイントの説明資料、資料4としまして、清水委員からいただきました補足意見が入っております。資料5は国土基盤専門委員会の今後の検討スケジュールということで、事務局のほうから後でご説明させていただくものが入っております。

参考資料1は計画部会における検討状況ということで、12月16日に開かれました国土審議会の資料でございまして、そこで計画部会に関する検討状況をご報告したときに、資料を適宜見ていただけるように参考資料としてつけてございます。

参考資料2は、2月23日に開催されました計画部会の資料で、人口減少下の望ましい国土構造に関する検討の論点ということで、国土構造について議論がなされたものですから、その資料をつけさせていただいております。

参考資料3は、前回の合同委員会の議事録でございます。

それでは、以降の議事は委員長にお願いしたいと存じます。委員長よろしくお願いたします。

委員長 お忙しいところをお集まりいただきまして、ありがとうございます。

後で詳しい説明があると思えますけれども、この間、計画部会があって、そこにいるいろんな専門委員会の人が集まっているものなんです、部会長もそろそろ具体的な話をうんとしたというムードになっていまして、僕らのところはもともと具体的な話を中心にやっているので、土台具体的なものしか出てこないと思いますが、別の委員会はもう少し具体性ということを強く要求されたような感じを受けました。

きょうも事務局から大変すばらしい資料が出ているのでこれから議論したいのですが、それも踏まえて、3月30日に計画部会でこの国土基盤の部会のレポーティングをやることになっております。うんと前に、ごくあらましみたいな、こんな議論をしていますというレポートをしたのですが、30日は国土基盤専門委員会だけのトピックですよ。

事務局 もう一つ別の委員会もございまして、後でご説明いたしますが、進行状況の報告をしていただくことになっております。

委員長 いずれにしても、たくさんあるもののワン・オブ・ゼムじゃなくて、かなり専門的に報告する会になりますので、それに向けて作業をしなければいけません。

多分、途中で森地先生がおっしゃった、こんなのはどうですかという幾つかアイデアがあるので、それも事務局からご紹介いただけたらと思いますが、それをご参考にさせていただきながら、また事務局でつくっていただいたものをたたき台にしながら、ぜひ委員の皆さんから、さらにそれに加えて、こんなアイデアがあるというのをぜひ前広にご発言いただきたいと思います。この段階では、その中から絞って、どれかにするという段階よりは、いろいろなアイデアをなるべく入れておくというステージでいいと思うので、ぜひ前広にお願いいたします。

これからの議論は、ただいま申し上げたような状況を頭に置いていただきながらご議論いただけると幸いです。どうぞよろしくお願いいたします。

事務局 それでは、お手元でございます資料2と資料3を同時並行で見えていただきたいと存じます。

資料2は、今までの議論を踏まえた上で、一度、国土の質的転換を目指した国土基盤整備の方向という形で取りまとめてみたらどうかということで、きょうのご議論のためにつくったものでございます。

一番上に目次がございますが、大きく3部の構成になってございまして、これは認識であります。国土を取り巻く状況と国土基盤形成の課題ということで、どういう現状認識、何が課題かと。特にハイライトすべきことだけ書いてございますので、ある意味では課題の認識としては落ちている部分がございますけれども、特にこういう点というところだけを書いたものでございます。

今後の国土基盤の目指すべき新たな姿というのが2にございますが、それを受けて、こういうキャッチフレーズといいますか、キャッチコピーでいこうというのを書いたものがこれでございます。

それを現実のものとしていくための戦略と施策を3に書いてございまして、(1)が横断的な戦略ということで、技術開発とか既存ストックの活用、いろいろな分野に同時に横断的にかかってくる部分と、2にございます個別戦略とか施策ということで、個別施

策と、こういう2部構成にしてございます。

2ページに、いちばん最初の課題のところを書いてございます。課題を4つ抽出しております、2ページにございますのは、人口減少、少子高齢化社会の到来です。(2)にアジア経済と相互依存の深化、次のページの(3)にございますのが気候変動等による災害の多発・激甚化、(4)は交通、情報通信等における技術開発の動向と書いてございます。

この辺は復習になりますが、昨年ご議論いただいた内容でございますけれども、いずれにしろ、状況といたしまして、2050年には1億59万人、3人に1人は高齢者となり、人口が減少し高齢化する社会になります。

一方で、国土基盤の維持更新費が増大し、将来、新規投資はなかなか難しい、そういう財政状況になるのは必至であります。

人口減少とともに、中心市街地においては虫食い状の未利用地が拡大し、中山間地においては消滅集落が増加する危険度が高い、こういう認識です。

課題といたしまして、では、都市で公共サービスをどうやって維持するのか。それから、都市外縁部、郊外、中山間地でありますけれども、高齢者等交通弱者のモビリティ、つまりどうやって足を確保していくのか、医療・緊急輸送手段をどうやるのか、こういうあたりが特に際立った大きな課題かなということでございます。課題は幾つかありますけれども、こういったところに着目してご議論を進めていただければという認識でございます。

アジア経済との相互依存の深化でございますが、これは前回の合同部会がかなり影響しております、それに引っ張られた書き方をしております。

あのときの言い方は、一体的なバリューチェーンが形成されているんだけど、中国などにおけるエネルギー消費と環境問題は、我が国にも影響がある問題ですという状況を認識してございます。

それに対しまして、課題といたしまして、中国などアジア各国のコミットメントといえますか、特に環境問題でありますけれども、国際社会に対する適切なコミットメントを引き出すために、環境技術などの日本が強い部分を使って、それから人的交流といったものを梃子にして相互依存をさらに強化していくということです。

これは、後ほど出てまいります、エンゲージメントポリシーという言葉が前回の合同

委員会でございましたが、こういったものに結びつけていこうということです。

それから、アジアのほうは、アジアハイウェイとか、アジアレールとか、どんどん交通ネットワークが発達しているけれども、日本だけ島国なので取り残されてしまうため、この連続性をどうやって確保するかというのが、次のページの一番上の行にわたっての課題でございます。

中国とか韓国とか、アジアのゲートウェイとしての大港湾、大空港をつくっているけれども、日本はどうするのだろうかということでございます。

気候変動などによる災害の多発・激甚化でございますが、これも復習でございますが、地球規模で環境変化が起こっており、コミュニティの問題などもあり、災害に対する脆弱性が増加しています。一方で、インド洋津波など巨大災害が起こりまして、安心・安全に対する国民の関心の高まりが非常に大きなものがあります。

3つ目の矢羽根は、お金はそれほどなく、時間もかかるということでございます。

課題でございますが、そういった中で、ハード、ソフト、これを一体のものとするということと、自助・共助・公助のバランスのとれた地域防災力の再構築を通じた、たくましい国土づくりが一つの課題です。

経済のグリーン化の問題がございまして、いずれにしても、そういった形で地球環境問題にも対応していく必要があるのではないかと。ここで「経済のグリーン化」という言葉を使いましたのは、マーケットの力を使うべきだという感覚でこういう整理をいたしました。

交通基盤などではありますが、交通・情報通信基盤に対しては、フェイルセーフ性の高いシステムにするという課題がございます。

4つ目の交通・情報通信基盤については、これは技術開発がどんどん国土を変えていくという観点からの問題意識でございますけれども、次世代型の高速大量輸送手段が今後もできてきます。特に超電導磁気浮上式鉄道の開発などがインパクトを与えるのではないかと。ということです。

4ページにかけてでありますけれども、昔はテレビと電話だったのが、インターネット等、情報通信技術が非常に発達いたしまして、社会・経済・生活が変わっていく。特に、今後5～10年の間にユビキタスネット社会が出現するとか、この委員会でご議論いただきましたように、サイバー空間というものを意識に入れると、労働とか教育とか

医療とか、みんな変わってくるという問題意識です。

これも本委員会で、自律的移動型ロボットというのは、事務局の訳語ですから適切かどうか分かりませんが、モバイルロボットという動くことができるロボットが出てくるだろう。こういったことも一つ展望に入れるべきでしょう。後で絵をお見せいたします。

課題といたしまして、リニア新幹線のようなものはやはりコストがかかりますので、コスト面での商業化に向けてどうするのかといったことが課題です。

うまく情報通信技術と国土基盤を融合させることによって、インテリジェント化をどうやって進めるか。そういうインテリジェント化技術の開発についてです。

次は、デジタル・ディバイド解消が重要な課題であろうということでございます。

2はキャッチコピーでございまして、4つ挙げてございます。

1つは、新しい都市構造とライフスタイルを実現するための国土基盤ということで、特にICT化。ICTによって世の中が変わる。そういったものをどうやって都市市民と、農山村の生活様式に大きく影響するものですから、国土全体でありますけれども、そういったもので新しいライフスタイルが出てくるので、それを支える国土基盤にしたいと考えています。

2つ目は、安全で安心、安定な国民生活を担う国土基盤ということで、これは防災でございます。

3つ目は、アジアとのヒト・モノ・情報のシームレスな流れを支える国土基盤に関してでして、アジアとの関係についてです。

4つ目は、ちょっとフワッとしておりますが、地域のアイデンティティを再構築し、育て、支え、世界に発信するような国土基盤ということです。我が国はビクターズインダストリーのようなものを自分のものにするためには、はっきりとした地域のアイデンティティを確立しなければいけない。こういったことを書いているものでございます。

このような4つの国土基盤像を書かせていただいております。

5ページでございますが、具体の戦略と施策でございます。

まず、横断的なものとしてしまして、既存ストックの活用と、選択と集中と、技術開発の3つを掲げてございます。

まず、既存ストックの活用でございますが、に既存ストックの活用と国民的管理という、ちょっと変わった言葉遣いを入れてございます。今までのご議論ですと、国民が

みんな自分のものとして責任を持って、恩恵をこうむるだけではなくて、責任を持たなくてはならないという部分を強調したかったものですから、「国民的管理」という言葉を入れてみました。

最初の矢羽根は、まずアセットマネジメントを実施していく必要があると。その前に書いてございますように、既存ストックの在庫管理とか棚卸しとかライフサイクルコストというのは今までの概念だったんですが、これに、ご議論いただくために、国土基盤運用ポートフォリオという言葉も、中でも全然しっくりこないという部分がありますけれども、どういうふうに国土基盤を使っていくかというポートフォリオをしっかりとつくるべきであるという意味で書きました。

2つ目の矢羽根に、これは国民的管理に結びつくんですが、国民のステークホルダー意識、オーナーシップ意識といいますが、所有者責務といいますが、責任といいますが、そういったものをしっかり高めるとともに、国民との協働や民間事業者による国土基盤の維持管理といったことを促進すべきであるということです。

3つ目は、異なる交通モード間の相互ネットワーク化ということで、既存ストックの活用を図っていくということです。

4つ目でございますが、これは供給サイドのマネジメントと需要サイドのマネジメント、これによって国土基盤の既存ストックをより高度に利用していこうということを書いてございまして、供給サイドで言いますと、スマートIC（インターチェンジ）のような例が載っております。地方空港につきましても、どうやってそれぞれの空港の特徴を生かしてやるかという、供給サイドとしてアレンジができないかという発想が書いてございます。利用サイドの例といたしまして、ロードプライシングとかゾーン料金制みたいなものを書いてございます。

5つ目は、高架下のデッドスペースとか道路や河川などの空間ポテンシャルを生かして、都市にゆとりをもたせることができるのではないかと書いてございまして、ビジネスインキュベーターとかNGOの活動のための、これは以前、既存ストックの活用の資料といたしまして、少子化で要らなくなった小学校を起業家のためのスペースとして開放するといったことが書いてございましたが、そういったことも含めた都市空間の質的改善ができるのではないかと書いてございます。

ここで顕著ですので申し上げますと、細かい事柄は全部脚注に落としてございます。

説明的なものは脚注に落として書かれてございますので、適宜ご覧いただきたいと思えます。

の選択と集中でございますが、6ページでございますように、まず、国は何をやるかというのが最初の矢羽根でございます。国家間の競争とか連携戦略の実行は国がやるべきことでしょう。国民に対する標準水準の公共サービスとか最低水準、古い言葉で言うと、シビルミニマムみたいなものをしっかりと均等に与えて、保障という言葉を使っておりますが、国の責務としてやるべきであるということです。

一方でローカルルールというのを書いてございまして、交通・情報通信基盤についてローカルルールというのをここで書いてみました。国土の成長力と書いてございますのは、注6にございますように、これは計画部会で大西委員から、域外市場型産業がないとそこは発展しないです、よそから金を持ってこれるような産業が要りますというお話をされたのを拾ってございまして、ある程度自立しながら、経済的にも成長できるようなところについては、それを促進するような、かなり高度な防災機能とか高度な通信機能、交通アクセス機能を与えるべきだろうし、コミュニティの維持という観点からですと、そこまでいかない、少しレベルを落として、むしろITSの支援を受けるなど安全な自動車交通手段や、高齢化していきますので、何とかお年寄りでもうまく暮らせるような道づくりとか、こういったものが必要だろうということを書きました。

一番下が、ちょっと激しいのですが、集落消滅等が不可避な自然共生地域、これは国土を管理するという観点から、情報も通信基盤も整備すればいいのではないかと。管理用道路を置くとか、観光目的でありますので、四輪駆動で入ってくるのがおもしろいという人に対しては、わざわざ舗装した道をつくる必要はないし、つくるとかえって興ざめであるので、そういう場合はむしろ落ち葉を踏みしめて歩くような道をしっかり確保するというイメージでしょうか。

こういったそれぞれの国土の性格、ここは成長力という言葉を使っておりますが、成長力に応じて、地域が選択するような交通・情報通信基盤としての水準があるのではないのでしょうか。

2つ目の「・」で、コンパクトシティのことを「都市の計画的縮退」という言葉を使っておりますが、正式には、集約型都市構造というのを既に使っておりましたものから、それに変わっておりますが、そういったものへの転換にあわせた基盤としての重点

化ということで、星印が2つございますが、これは環状道路など一定の都市の外縁を形成する部分を定義いたしまして、その内側では公共交通の維持と整備、歩行者とか自転車を対象としたユビキタスネットワーク化のようなことをする。外側では、安全で快適な自動車交通である。二元論なので、ちょっと乱暴ですが、そのほうがメリハリがあるかなということで書いております。

ローカルルールの中の3つ目の「・」でございますけれども、そういったことを地域、地域で考えていただくわけでありますので、地域が非常にすぐれた計画であって、プロセスの正しいものについては、優先順位をつけながら、国が優先的に支援しよう。これは、注8にございますように、英国の地方交通計画制度みたいなものを参照するといった制度が出てくるかなということで書いてございます。

矢羽根の3つ目でございますが、土地利用など、これは防災についてはどう考えるのか。防災につきましては、地域の実情とか意向を踏まえ、地域のコンセンサスのもとに、人的被害を極力減少させるような観点から、守るべき対象を明確にした施設、メリハリづけ、こういうふうな整理をしております。

6ページの一番下の欄にございます、必要な技術開発でございますけれども、7ページを開けていただきますと、超電導でございますが、3行目にございますように、特にコストであります、実用化に向け、引き続き技術開発等を推進するというあたりかなと。

申し忘れましたが、ここに書いておりますものは、かなり政策めいてきていましたので、今回、関係するところに政策論として照会してございます。そういった形で、役所として政策のフィージビリティについて、一度スリットをかけた形にしております。

フリーゲージトレイン技術とかいろいろな技術が、既に開発途上にあるものについて、引き続き具体化に向けていくと書きました。

より質の高い交通システムの構築に不可欠な情報通信技術とか自然エネルギーの活用、燃料電池などといったことが重点化されるのかなということでございます。

個別戦略でございますけれども、これは6つ掲げてございます。まず、都市の話でございますが、都市を支える国土基盤の形成ということで、これは今申しましたコンパクトシティの形成に対して国土基盤として何をやるかということでございます。先ほど申しましたように、概念は、ここの書き方は中心戦略と個別施策という書き方にしており

ますが、戦略といたしましては、先ほど申しました環状道路のところの内外で、公共交通中心か、それとも自動車交通中心かに分けてしまう、そういう議論でございます。内側は、コンパクトシティの場合は、広域的な都市機能は中に集約するわけでありますので、そのために計画的なアクセシビリティを向上させてやる。その主役は公共交通であるという概念でございます。

資料3を見ていただきたいのですけれども、2ページに目指すべき都市構造と交通体系というのがございます。ここに書かれたようなイメージかなということで書いたわけでございます。目の部分と内側と外側で考え方を変えているということでございまして、ボーダーをどこで提供するか、多分ローカルルールだと思いますけれども、概念としてはこんなところはどうかということでございます。

3ページにございますように、軌道系と申しますか、公共交通をどう使うか。特に高速鉄道のようなものは、ここに書いてございますような都心と申しますか、中央心に対して、これは十の字に入っておりますが、沿線にいろいろな機能を張りつけていくという形で、モビリティの確保と、同時に都市交通の需要の確保と両方をねらうという概念でここは整理をしております。

外側でありますけれども、コンパクトシティ、今は中心市街地活性化法の改正など国会に上程されてございまして、慎重な書き方をしておりますが、郊外部においては、広域的な都市機能施設の新規立地については、基本的に抑制気味として、ただ、新しい集積場所もあるものですから、適切に判断と書いてありますが、イメージとしては、どこかに寄せていく形でいろいろと都市計画上コントロールしていくというイメージでございますし、それですと、公共交通の沿線とか都市の中心に広域的な都市機能が集約されますので、そこにうまく行けるように、例えばパークアンドライドのような、スムーズに家から広域的都市機能施設にアクセスできるようなルートをつくってやるというのが、中心戦略に書かれた2点でございます。

その個別政策としまして、郊外部では、都市が拡張する時期に書かれたような都市計画道路を適切な見直しをする。ある意味ではどんどん切っていく。大型の集客施設についても適正な立地を図っていく。ある意味では追い出しという概念でございますけれども、そういったことをしていくということです。

それから、アーバンパブリックコリドーという高速鉄道の周辺に機能を集めます。

8ページでございますけれども、コンパクトシティの中心市街地の都市交通手段といましては、矢羽根の下にある「・」の2つ目、「歩いて暮らせる「まちなか交通体系」」と書いてございますが、トランジットモールのようなもので、外から来てもそこで乗りかえられ、歩いて暮らせるような、コンパクトな中心市街地をつくっていくというところで、駐車場の戦略的誘導と書いてございますが、概念は、何でもかんでもある一定規模の駐車場を持たなければいけないといった規制になっているんですけれども、そこをかなり柔軟な運用をしておりますから、そういったものを使って、例えば共同駐車場にするとか、駐車場政策そのものもいじっていく必要があるのかなという内容でございます。

2つ目の矢羽根でございますけれども、高度で高質な中心市街地の形成ということで、これはちょっとマイナスの言い方をしておりますが、過去の国土基盤整備に伴う都市景観の破壊とか、歩車混在道路の存在とか、踏切とか、平面踏切とか、こういった都市拡大時代の負の遺産を解消していく。例えば日本橋の上空にある高速道路の移転問題とか、こういったものがあるわけでございます。如実に書けませんが、そういったものを含めて考えていくということでございます。

3つ目の矢羽根でございますが、高齢化社会向けの自動車交通空間ということで、これは基本的に外側でございますけれども、高速道路にもすぐアクセスできるし、安全な、むしろITSは今後安全のほうに使っていただくという感じで整理した書き方をしております。

4つ目は物流でございますが、昔の横浜の海岸通りをご存じの方は思い当たると思いますが、海岸通りで皆さんが散策しているところを大型のコンテナ車がドスンといいながら走るという状態がずっと続いておりましたが、こういったものをうまく分離していくという政策が一つあるのかなということで書いてございます。

いちばん最後は、そういったことを中心市街地のうまい交通を盛り立てるための交通システムベースとか、そういったものには、単に施設をつくるだけではなくて、交通機関を整備し維持するだけではなくて、都市計画の問題とか、地元自治体の公的機関の立地の問題とか、いろいろな問題があるものですから、そういったものを総合的に取り組めるようなプロジェクトづくりをしたものについて、かつすぐれたプロセスを有するものに対して、補助金といいますか、いろいろな支援をする仕組みがないものかといった

ことを書いているわけでございます。

「施策の評価の考え方」というのがございますけれども、これも、何で評価するのか、何を到達点にするのかを整理しなければいけないので、例示をしてございますが、例えば中心市街地の人口集積とか容積率をどのくらい使っているか、こういったものを一つの評価指標にできるかなということでございます。

9ページを見ていただきますと、高度情報化を支える国土基盤ということで、同じような戦略と施策と評価の考え方が並んでございます。

基本的には、資料3の5ページを開けていただきたいんですけども、情報通信基盤がつくり出すサイバー空間、これと実空間をうまく組み合わせますと、いわゆる国土基盤の持つような交通とか防災機能がうまく補完されて、コンパクト化、高機能化を図れるだろうという概念でございます。例えばユビキタス社会時代のセンサーネットワーク技術をどう利用するのかというのが書かれているんですが、例えば医療・健康のところに、お年寄り、健康管理（体調、動作）と書いています。いながらにして病院が一人暮らしのお年寄りの健康状態をチェックするとか、防災のところにございますように、土砂災害が起こりそうな地盤の変形があるかどうか、人が見て歩くのではなくて、いながらにして、消防署なり公的機関が確認できるかとか、そういった幾つかやれることがありまして、そういったサイバー空間の中で管理すれば、現実問題としてコストも下がり、人も少なくすむといった問題があるものですから、そういったことをやっていこうというのが最初の矢羽根でございます。

2つ目は、こういったことがどこでも可能になるようにユビキタス環境を拡大し、デジタル・ディバイドを解消するというのが戦略でございます。

個別施策にございますように、ここは非常に具体的になっておりますけれども、例えば条件不利地域といいますか、人口がまばらなところでインターネットを使えるようにしようとしても、なかなかマーケットベースが難しいという場合は、民間事業者に対するインセンティブの付与みたいなものを考えるべきではないかというのが最初の「・」でございます。

2つ目は、国とか公共団体というのは、例えば河川管理用の光ファイバーネットワークとか道路管理用とか、これは国が持っておりますし、地方自治体は、地域の公共サービス用に光ファイバーネットワークをつくってございます。こういったものを支援する

ということと、余った回線を民間開放すれば、民間事業者がそれを使って、需要がまばらなところについても、比較的成本が安くなりますので、うまくやれば、デジタル・ディバイドの解消に役立ちます。

3つ目は、電車とかバスとか、公共交通機関内でのインターネットアクセス環境を充実させる事業者に対してインセンティブを与えられないか。インセンティブの意味もいろいろあるわけですが、口頭で申しますと、補助金ということもあるでしょうし、税制上の優遇措置ということもあるでしょうし、いろいろなやり方があるかなということになります。

2つ目の矢羽根でございますが、公共情報サービス自体を全国展開しよう。今は個々の自治体がやっている。個々の自治体でスタンドアロンになっているものもあるんですけども、これを全国相互乗り入れができるようにするという観点から、1つは、公共情報アプリケーションと書いてございますが、共通のコンテンツができるように、共通のものを国がつくるとか、互換性確保のための共通プラットフォームみたいなものをつくるとか、こういったことが国の施策としてあるのかなということになります。

3つ目は、モバイルロボットの運用環境の整備というのがございます。資料3の6ページに、「ユビキタスネットワークとロボットの融合による」と書いてございます。モバイルロボットのイメージでございますが、要するに動き回ると。これは愛知万博でおわかりになっているわけですが、ああいったものでございまして、特にナビゲーション、人を案内したり、生活を支援する、一人暮らしのお年寄りを助けるといった場合に、家の中とか公共の建物の中を歩き回るイメージですけども、場合によっては道にも出るでしょうし、ロボットが道に出たとき、乗り物だからナンバープレートをつけるのかという話でございまして、そういうソフトの制度がついてこない。これが技術の突き当たりになるんだという、こういった問題があるということになります。

評価の考え方として、デジタル・ディバイドの解消度みたいなもので見ていけばいいのでしょうか。

でございますが、シームレスアジアを支える国土基盤でございます。これは10ページからになってございます。アジアと日本、相互依存関係を深めるために、ツーツーにしようというイメージでございまして、中心戦略に書いてございますように、モデルはEUかなと考えております。EUは政治的に合体していますから、福岡でのご議論の

ようにアジアとEUは全然事情は違うんですが、経済結合は非常に強まっておりますから、交通基盤とか情報通信基盤で、EU的なものが目指すべきターゲットかなということで整理してございます。

EUが推進する汎ヨーロッパ的な経済・社会的結束というふうに書いてございます。それに準じたレベルまで結束を高めてやれるような交流とか連携基盤、これが、例えば交通で言いますと、東アジアの日帰り可能圏とか、貨物の翌日配達圏ということでございます。情報で言いますと、アジアブロードバンドのような、どちらかということ、アジア各国の底上げなんですけれども、どこに行っても同じような環境でブロードバンドが使える。こういったことによって、アジア経済、我が国経済の持続ある発展が果たせるだろうし、先ほど申しました、相互依存関係が深化しますと、我が国が引っ張ることによって、我が国のエンゲージメントポリシーの実効性が確保されるのではないかと。特に環境エネルギー面での国際ルールに彼らを引きずり込めるといような発想でございませぬ。

個別政策でございませぬが、1つは、日帰り可能圏であります、地域ブロックゲートウェイの整備が重要なかなということで、ここは書いてございます。地域ブロック内の空港について、機能分担がいいのか、実は我々の中に非常に大きな議論があるのでございませぬが、幾つも空港があつてばらばらに需要があると、どこの航空会社も来てくれない。その辺をうまく調整できないかというのが最初の「・」でございませぬし、複数のゲートウェイについて、できるだけ広域的一元的な管理ができないか。これはブロック単位の話でございませぬ。それから、そういうゲートウェイのアクセス機能の改善です。ゲートウェイのユニバーサルデザイン化、CIQのIT化と簡素化、こういったことがあるのかなということでございませぬ。

ユニバーサルデザイン化の中に、もう少し言葉を補えば、空港の到着ロビーの美観みたいなもの、いかにもおもてなしの雰囲気みたいなものもここに一部入るわけでございます。

資料3の8ページを見ていただきますと、イメージでありますスムーズ・エアポートという絵がございませぬ。これは、IDカードによって、チェックインやら保安検査やら出国を一発でササッとできる。今は国内線はこういうふうになっておりますけれども、こういったことをCIQも含めてやれないかなというイメージもあるわけでございます。

貨物のほうでございますが、これは9ページを見ていただきたいのですが、これは福岡での合同委員会のイメージがかなり強うございますが、あのときの印象では、今までは日本海側、太平洋沿岸地域をゲートウェイとして北米西岸とかアジア・ヨーロッパ、中近東へという表日本のゲートウェイだったのが、アジアとの関係が強まるに従って、ここは環日本海海上交通ネットワーク（仮称）とか北東アジア海上交通回路（仮称）となっておりますけれども、日本海側のいろいろな港が、ロシアやら、将来は北朝鮮も含めて、韓国、中国とそれぞれがやりとりをする。こういうネットワーク化を進めるだろうということと、今の太平洋沿岸地域の西の突き当たりとして北部九州があるわけございまして、これが太平洋沿岸域、ベルト地帯の日本のゲートウェイになる可能性が高いのではないかと。これは地理的な話であります。今、現実問題として、北部九州から韓国とか上海のほうに、かなり高頻度で人流や物流、高速の海上交通が開けているということがありますから、こういったほうにだんだんシフトしていくという考えが一つあるのかなということでございます。

あと、絵には描いてございませんが、中国の中のアジアハイウェイ、アジアレール、これは国際プロジェクトになっておりまして、これに取り残されないようにすると同時に、ユーラシア大陸の中の結束も技術協力できるのではないかと。ということです。

そういったものができると、11ページになりますが、トラックシャーシについて相互に乗り入れることができるとか、それから、これは非常に難しい国策問題ですけれども、カポタージュ規制のようなものについてもいろいろな運用が可能になるのではないかと。整理をさせていただきます。

次の「・」は、ちょっと小さい話であります。いずれ物が動くときに、ICタグでトレーサビリティ、どこにどう物が行っているかというのを追跡できるようにするわけですが、これの標準化というのがアジアでできないかということで、既に多国間実証実験を経済産業省とか国土交通省は始めておりまして、こういったものを進めていくべきであると。

次の矢羽根でございますが、情報面であります。携帯電話がアジアで通じない。これも技術的なもの、今後は第三世代の携帯電話になれば、技術的にはアジアでも日本でもツーツーになるのでありますが、そこにいくまでかなり時間がかかりそうで、特にアジアがまだ遅れておるものですから、こういったものを含めて、アジアにおけるプロ

ドバンド環境整備の主導を日本がすべきであるということでございます。

次に、たくましい国土と社会経済活動を支える国土基盤ということでございます。これは防災でございます。

中心戦略は、ここはちょっと重点化のような書き方をしております、要するに、財産と人命、いろいろな中枢機能が集中した都市域と、矢羽根の2つ目でありますそれ以外の地域で若干濃淡をつけてございまして、逆に言うと、都市域では、何が何でも頑張っていて、極力物理的に守らなければいけないハードの整備水準がどうしても高くなるのではないかという書き方。

2つ目の「・」は、人命が助かればいいというところは、逃げていただくことも含めて、減災対策をうまく組み合わせることによって、迅速に被害を小さくできるような対策がとれるのではないかと。こういう書き方を書き分けているのが中心戦略でございます。

個別政策のところでは、今申しましたようなことを書いてございますけれども、最初の矢羽根の災害に強い国土の形成に向けた防災基盤の形成ということで、これはハードとか土地利用の話で最初の「・」で書いてございますし、2つ目の小さい「・」、これはハザードマップで始まっておりますように、ソフトの対策を書いてございます。

12ページになりますと、最初の矢羽根で効率性の問題をもう一度ここで書いておりますが、中途半端になっておりますが、地域特性を生かした効率的・効果的な防災施設の整備というのは当然であるということです。

2つ目の矢羽根でございますが、事後対応体制が書いてございます。要は、帰宅体制とか霞が関で地震が起こったら家に帰れなくなってしまう。これをどうするか。災害復旧も含めて、そういったことを事前に体制をつくっていくことの必要性を書いたものでございます。

いちばん最後の矢羽根でございますが、輸送代替ルートの確保ということで、高規格道路や高速鉄道で各ブロックが完全に孤立しないように代替ルートをある程度確保できるようなネットワークをつくるということでございます。

資料3の11ページを見ていただきたいと思います。これは以前見ていただきましたミッシングリンクの絵がでございます。これは、今どこで、どこでどうつなげばと言うと、非常にきな臭い話になるものですから、イメージ図のところ、アメリカの砂漠に高速が走っているような絵が描いてございますけれども、それぞれのブロックが2つ以上の

ルートでうまく結ばれているような代替ルートを確保する必要があるかなと。人流でありますと、高速鉄道も高速道路も代替可能であります、物流でありますとそうはいかないと。物によってどう代替するかが変わってくるので、その辺を整理しながら、代替ルートをうまく提示していくことが必要かなと思うわけでございます。

12ページの でございます。経済のグリーン化ですが、グリーンキャピタリズムという言葉を使っております、この辺の言い方についてはご指導いただきたいのですが、支える国土基盤ということで、考え方は、今後の環境対策というのは、排出量削減、CO₂の排出削減目標を達成するだけではなくて、むしろ海外の問題もあるものですから、いくら日本で達成されても、中国から流れてきたら意味がないわけありますので、経済のグリーン化、マーケットの力を使って、我が国の環境技術とマーケットの力をうまく組み合わせまして、我が国の経済そのものをグリーン化することと、その力で国際標準とかジャパンモデルを創出していく。それを梃子に他の国を引っ張るという戦略をここでは書いてございます。

個別施策のところは、戦略は大きいのですが、施策は小さくて、うまくいかないんですが、国土基盤でやれることは、エコタウンをうまく働かせていこうということとか、リサイクルポートもいいねといったことなのですが、もう少し中身を入れなければいかんかなと思ってございます。

13ページの上の「・」で、静脈物流一貫輸送システムと書いてございますが、廃棄物でありますので、こぼれないようにうまく一貫輸送しなければいけない、しかも大量輸送しなければいけないという問題がございますが、そこにトレースシステムといったものをうまく張りつけておいて、廃棄物を動かすということに対して、他から疑いが生まれないようにするといった信頼性の問題を3番目の「・」のところ強化して書きたいと思っております。そういったことがあるんですが、評価は何で考えるか、これも考えているところでございます。

最後になりましたが、地域コミュニティの自立を支える国土基盤ということでございます。

今までのところでもちょこちょこ書かれておったんですが、ここでまだ書き入れていない部分がございます、農山村とか漁村といったところの基盤がどうあるのかが落ちておりました、この辺も至急強化したいと思っております。 の中心戦略は、重点化の

話では書いてございまして、どんどん伸びていくところは情報通信基盤、防災基盤もしっかりやるけれども、伸びてこないところはうまくソフト・ハード合わせてという形になってございまして、個別施策のところにはございまして、1つは、情報は地域力を高めるのに役に立つのではないかという議論が、別の委員会でもされてございまして、サイバー空間を活用した地域のソーシャルキャピタル、これはある意味ではコミュニティの力でございまして。人間関係の蓄積でございまして、それを強化するとか、地域経済活動をうまくプッシュしてやるということができるのでしょうか。

資料3の14ページを見ていただきたいのですが、地域コミュニティを支える情報通信基盤ということで、漫画が描いてございまして。高速大容量の情報通信基盤があるということがベースであります。地域といたしましては、地域コミュニティの方たちがいろいろな形でやりとりできるということが、人間関係、コミュニティの中の間関係を強化できるでしょうし、地域における起業家の方、そこで経済活動をしようという方も使える。地域にとって一番即戦力となる産業は、金融と介護・医療だそうございまして、ある意味では地域で金融をやるということになると、ますます情報は重要になるのかなということでございまして。

それから、コミュニティLANの形成促進についてです。

アジア諸都市に直接物を売るためのアジア宅配便のようなものですが、これも九州ですと、地域の特産物を直接アジアに売ることが多分今後できるのではないのでしょうか。そういったことを書きたいなという内容でございまして。

2つ目の矢羽根でございまして、東アジアなどからの訪問客に対するおもてなし環境の整備ということで、地方の空港におけるチャーター便の発着環境とか、広域環境パッケージづくりです。これも前回、合同委員会で出ましたけれども、九州を一体としてプロモーションする話とか、ゲートウェイ空港・港湾の環境の改善とか、何といたっても地域の中心にまず入るだろうというモデルでここは考えてございまして、観光ハブの整備というものもあるのかなと考えております。

それから、シーニック・バイウェイ、シーニック・レイルの話が載ってございまして、資料3の15ページを見ていただきたいんですが、観光ゲートウェイのイメージはこういうふうに描いてございまして。東アジアから港湾とか空港を通じて、まず玄関口のまちに入る。例えば前の九州の例でありますと、福岡に入ってくる。福岡でいろいろな情報

を得て、例えば湯布院に行くとか、鹿児島に行くとか、こういうモデルを描いているわけでございます。

ただ、これがそうなのかというと、ちょっと議論があるようでございまして、もう少し深めていただきたいと思います。

16ページにシーニック・バイウェイの活動事例が載っておりますが、道路の沿道環境をきれいにする事で、成田空港から東京に行く間が非常に汚いとか、こういった問題にも少しずつ対処する必要があるわけでありますが、これの進め方ですけれども、これは公共事業というわけではなくて、地域づくりの中でやっていただくためのインセンティブの与え方みたいなものも一つの政策かなと思うわけでございます。そのアナロジーでシーニック・レイルだってあるのではないかということでシーニック・レイルと書いてございますけれども、鉄道はもともと環境がいいのかもしれませんが、むしろ「世界の車窓から」という番組がございまして、あのイメージで意図的にきれいなものを並べて見せる。昔の大きな看板が畑の中に立ってしまっていて、企業名とか製品名が書いてあるのはなくすとか、なるべくきれいにするというイメージがあるのかな。こういった社会活動に対して支援をするという手があるのかな。そういうようなことを書いてございます。

具体個別の施策そのものはまだ書き入れておりませんが、そういったものを背景に、こういう施策をまとめていただければと思って、今までのご議論をこういう形で作り直したということでございます。以上でございます。

委員長 ありがとうございます。

これ以外に事務局からの説明はなくていいんですね。

事務局 先ほど委員長が話をされました件ですが、私のメモですので正確かどうか分かりませんが、複数の委員長に対する部会長からの問題意識として、例えば河川の流下土砂の問題とか、都市の残土とか、土砂の海岸特定、いわゆる土の管理みたいなものが必要なのではないかということ。それをどうするのかとか、観光、住宅とか港湾の再開発の手法をどうしていくのか。今、ぐちゃぐちゃしたところをどうやってきれいな観光地にしていくのか、特に港の再開発手法がないと。なかなか難しゅうございまして、そういったものの手法の問題があります。それから、郊外の商業集積をどうやって活用し、振興していくか、今あるものは生かしていく必要があるだろうということです。

それから、各地域ブロックの特徴ある計画づくりみたいなもの。どうやって地域にテーマを与えてあげるか、キャッチフレーズのようなもの、地域の固有性をどうやって地域が見つめることができるか、そういうメニューとかヒントを与えてやる必要があるでしょう。

それから、問題の解き方。同じような課題を持っていても、ユニークなソリューションの作り方みたいなものでもブロックの特徴が出るだろう。こういったことを地域にどうやって広域地方計画でやってもらうのか、こういう課題になっていると認識しております。

それから、ユニークな都市コンセプトで、何か日本の国は同じことをやる。これはこの委員会でも随分出ましたけれども、それぞれの都市がユニークなコンセプトを育てられるように導いてやれるようないろいろな施策を出せないか。例えば、バイオ都市とか、健康都市とか、滋賀県の長浜市の例が出ておりましたけれども、その地域で持っている財産を生かしてユニークな都市づくりができるようなヒントの与え方といった。

それから、アセットマネジメントについては注文がございまして、今は、壊れたら現状回復するだけですが、そうではなくて、いかに次には壊れにくくしていくのかとか、不適格な建造物が随分あるけれども、こういったものの補修をどうするのか、今の手法でいいのかどうかについて議論が必要ではないかということです。

それから、新しく施設をつくるのと、その後の維持管理みたいなものをパッケージでどこかに任せられることができると、そのマネージの仕方をうまく考えてもらえるのではないかと、そういうアセットマネジメントを考える必要があります。今のライフサイクルコスト最小化とか、メンテナンスをうまくやるというところからもう一つ脱皮したプラスアルファのアセットマネジメントの考え方が要るのではないのでしょうか。

それから、地域間格差があって、一方で競争がある。こういったものをどうやってうまいほうに導いていくのか、例えば競争型の補助金みたいなもの考えるのかどうか議論が必要です。

災害時の帰宅者についてやエネルギー問題にどう対処していくのかといったことも議論に上がりました。

落ちているかもしれませんが、こういうふうな認識であります。以上でございます。

委員長 いろいろありましたけれども、森地先生自身も単に思いつきながら言っているようなものなので、そういうような思いつきでもいいからどんどん出してくださいという意味でのサジェスチョンだったようでございます。

これから議論していただくのですが、私も前回の計画部会の際に、自分でも若干勘違いしていたところがあったので、それをご披露しておこうと思います。

1つは、国土交通省なので、例えば林業とか国立公園というのはここではあまり言わないのかなと思っていたんですけれども、そういうことは配慮しないでいいと。林業だろうが農業だろうが、国土交通省以外のことでもどんどん言ってくれと事務局からご訂正がございました。特に先ほどのグリーン関係の話は、多分林業ですよ。エコタウンという問題よりも。

2点目の勘違いは、専門委員会が5つあるけれども、それは最終的なレポートをまとめるときには、この部分は基盤が書くとか、これが書くとかではないんですって。それぞれやって、ガシャガシャとやるので、国土基盤だから国土基盤というのを定義して、その中だけで考えなくてもよくて、大いに領域侵犯といいますか、はみ出してやったらいいということでございます。したがって、うちの分野で言うと、例えば出力関係で言えば、国土管理のところとは関係性が高いんですが、あまり気にしないで国土管理的なものを言えばいいし、入力関係で言うと、これからと今をどう認識するかで言えば、産業とアジアの委員会とか、人口関係の委員会の出力を必ずしも待っている必要はなくて、自分たちで考えてやればいいということだそうでございます。その2点の認識が不足していたので、皆さんにご披露しておこうと思います。

それでは、ディスカッションにしたいと思いますが、基本的には資料2をたたき台にしながら議論していただこうと思います。議論の内容としては、1ページ目にある目次のような全体のフレームをこういう考えでいいのか、もっと違う考えがあるのかみたいなことでもいいし、個別のことでも結構です。先に全体をやってという必要は必ずしもないので、順不同でどんどん言っていただきたいと思います。

先に、清水委員から補足の意見というのが資料4で出ていますので、先にお願いしていいですか。

委員 前回、博多の国際ターミナルを見させていただきまして、いろいろ感じたこともありますし、たまたまあそこでビートル等を運航している高速船の会社が福岡市の港

湾局等にいろいろな要請をしているという話がございまして、その辺の話を紹介しながら、インフラ整備に付随する周辺問題でいろいろ課題があるなということを感じましたので、少し整理してお出しいたしました。

ターミナルの概要については、行った方はご存じのとおりだと思いますけれども、1993年に80億円と聞いているんですが、データが間違えていたら教えていただければと思いますが、全国3番目の規模でビルが建ったわけでありまして、現在、日韓交流、日本と韓国全体で400万人の交流があります。そのうち対馬海峡を渡る人が100万人ということで、1割が飛行機でございまして、残り9割が海上交通ということでございまして。ビートルが36%、コピー、これは韓国的高速船ですが、25%、カメラリア、これはフェリーです。もう一つは下関釜山間のフェリーが16%、残りが航空という感じでございまして、海上交通が非常に盛んでございます。

非常に立派な博多港の国際ターミナルができておりますけれども、1つは、他の公共機関との連携が極めて不十分である。バスダイヤとの調整がほとんどできていない。例えば、ビートルの一番早い列車が8時半に出ますけれども、それに間に合うようなバスがない。どうしても1時間前とかになる。そういった意味で、バスダイヤの設定に問題があります。

ご承知のとおり、長距離バスが天神バスターミナルから発着しておりまして、そこまでフィーダー輸送をどうするんだといった不便さがあるわけでありまして。

もともと港湾にこういった形での人流の拠点をつくったということもありまして、周辺の景観の問題はあまり調整されておられませんけれども、これだけのお客様が来る中で、初めての日本、福岡の印象がこんなのでいいのかなと。

あるいは、ウォーターフロントとしての楽しみとかにぎわいが必要なのではないかと。

ターミナル設備そのものにつきましても、出入国が同一フロアだとか、先ほどもありましたが、C I Qについては8時からということでございまして、フェリーで夜行で着きますと、沖合で2時間程度停泊しないとC I Qに入れない。

あるいは、ビートル等が前回行ったときみたいに遅れますと、C I Qで非常にもめるというような問題がございまして。

あるいは乗船場、ボーディングブリッジ、雨が降ると濡れてしまうという問題がありますし、ターミナル設備自体には総合的な観光案内所とかC Dとか郵便局がないし、駐車

場についても極めて不十分だという実態がございまして、せっかくアジアとの人流の拠点という形で非常に伸びゆく博多港でありますけれども、どうもインフラが十分でない、あるいは連携が十分でないと思ったわけであります。

そういった意味で論点として、後でまた申し上げたいと思いますけれども、公共交通機関同士の連携。乗りかえだとか乗り入れだとか、いろいろありますけれども、この辺が縦割り管理の中で極めて不十分だと思います。それから、ターミナル等の整備のあり方について、もう少し議論が必要かなと。空港は航空局、港湾は港湾局というそれぞれのところで知恵を出しているわけですが、横断的なそれなりの整備の考え方、コンセプトがあっていいのではないかと。そういった意味で、縦割り管理の問題について整理していかなければいけないのではないかと感じたということでございます。以上でございます。

委員長 どうもありがとうございました。

では、ただいまのご説明も含めまして、全体のディスカッションに入りたいと思います。

委員 資料2に基づきまして、1で国土形成の課題というところがあります。その(3)ですけれども、まず、このタイトルですが、確かに災害の激化または多発化というのは、気候変動とか外力の増大というのはあるんですが、一方、我々の人間圏といいますか、人間活動の増加拡大によって、本来は非常に災害ポテンシャルが高いところに我々が住み始めて、そこで大規模になっている、2つの側面があるかと思えます。その点が(3)で最初に押さえておいたほうがいいかと思えます。

3ページにその状況ということで書かれておりまして、2番目に、インド洋津波、巨大災害の話が出ております。ここでキーワードとしてぜひ入れていただきたいのは、災害のグローバル化になります。いわゆる国境を超えて影響を与える。被害が、津波なんかは、太平洋とか、大きな地震もそうですけれども、ハリケーンもそうですが、多国間にわたっている。人の動きも、例えばタイのプーケットで被災される。また、日本での台風災害で、船に乗っておられた外国人船員の方が亡くなる等、非常に複雑化、グローバル化しております。そこも状況として押さえておいたほうがいいかと思えます。

当然、その中ですと、観光地です。来てくださいと。日本国内でもそうですから、アジアの方にも来ていただくときに、安全・安心を確保して来ていただくというのが当然

そこで出てくるかなと思います。

委員長 ほかにどうですか。

委員 大きいところ、小さいところ、4つばかりあったんですけども、最初に4ページの交通・情報通信における技術開発の動向というところでは、1つ見落としてはいけないことは、技術革新が進んでいくにあたって、どうやってインフラをそれに合わせて変えていくかというところの話がもうちょっと強調されてもいいのかなと思います。例えば、これだけモータリゼーションが進歩したというのは、自動車の技術革新があったわけですけども、こんなに自動車が普及するのだったら、道路は初めから広くしておけばよかった。それで後悔しているのが今の日本です。同じように、今後何か新しい技術革新があって、こんなになるのだったらこうやっておけばよかったなということになってしまうのが、私としては一番心配なところではあります。ですから、今後どのような技術革新の可能性があるかを考えた上で、柔軟に今あるインフラを変えていって、それに対応できるような余裕、自由度をもたせておくといえますか、何かそのようなインフラをつくっておく必要があると思います。例えば、自動車が今後燃料電池車になると、これまでのような環境対策に関するインフラは要らなくなってしまうということがあるかもしれない。そういうようなことを考えて調整する必要があるのではないかと思います。

2番目は、大きな話です。特に10ページかなという気がしたんですけども、個別施策のところの1番目の「・」の「ブロック内空港の機能分担」ということや、その次の「・」の「ゲートウェイの広域的・一元的管理」ということが出てくるわけですね。そこで、どこまでを市場に任せて、どこまでを計画でやるかというところの視点を明確にしておかないといけないと思うのです。今、民にできることは民に、官のことは官にとよく言われますが、そういうような考え方に従う限りは、市場で解決できるところまであまり書きすぎているのかどうかということが心配です。官と民の境界のところを慎重に考えた書きぶりをしていかないといけないのではないかと。具体的な案はないですけども、そういうところに気をつけた言葉の使い方が必要なのではないかと気がしました。

3番目は、12～13ページあたりで、経済のグリーン化の話があって、グリーンキャピタリズムという言葉が出ていますけれども、これが私はよくわかりません。経済を

グリーン化するというのと、グリーン化するためのキャピタリズム、つまり市場とか資本主義を活用するというのと、この両方があるのかなという気はするんですけども、もしそうであるならば、たとえば排出権取引のようなシステムの確立が必要ではないかという気がします。

生半可な知識で言うのはいけないかもしれませんが、事実認識が違っていれば取り下げますけれども、最近、火力発電所について、環境省がよろしくないということでこの建設の話を引き込めた話がありました。あれはどうにもおかしな話で、本当は排出権取引のシステムがちゃんとできているならば、堂々と排出権を買って建設していいはずなんです。本当は排出権取引制度が十分機能していないということが問題なのに、排出権取引制度を支援すべき環境省がその制度を利用せずに、よくないと言ったので発電所建設やめましたというのがわからないのです。市場が活用できれば、堂々と建設して構わない話のはずです。それが通らないような世の中になっているというのはまさに市場化、資本主義化が進んでいないことのあらわれのように見えます。そういう点を考えなければいけないのではないかと。

最後は、13～14ページで、地域コミュニティの自立を支える国土基盤というところ。ここで一番考えられる評価の基本的なものは、ビジターの数になると思います。これを、もしもビジターの数だけに基づいていろいろな評価の仕方を考えてしまうとまずいだろう。ここは「ビジター」じゃなくて「リピーター」ではないかなと思います。来てもらうのはいいいけれども、「こんなところに二度と来るものか。」と思われてしまったときに、ビジターの数だけで計測してもしょうがないわけで、どれだけの人が繰り返し来てくださるかというところの視点をもって、施策の評価を考えていく必要があるでしょう。これはヒントになればと思って申し上げさせていただきました。

以上4点です。

委員長 ありがとうございます。

委員 1つだけ、前提にあたるような議論になるかもしれませんが、国土交通省の他のセクションでいろいろな議論がされたり、あるいは提唱されたりというものがたくさんありますね。例えば、「観光立国」という言葉は、2003年の総理の施政方針演説に出て、それから言えば、観光立国を目指していこうということを言っているわけですね。その中で、「住んでよし訪れてよし」という言葉が出たり、あるいはその前提で

の「大交流時代の到来」とか、「美しい国土づくり」、その具体的な策として景観法の施行の問題とか、そういった大きな議論がされていて、既に国の施策としてかなり動いてきているわけですね。

あるいは最近では、2007年問題を契機にした「二地域居住」。「二地域居住」という言葉はここで一部出ていますがけれども、そのほか移住、定住だとか、総務省さんは、交流、居住という言葉を使っていますけれども、そういった形での都市から農村、あるいは都市から地方への人の動き、これをむしろ推進すべきだという形での議論が行われていますね。こういった他のセクションで行われている議論、あるいはそういった中で定着させようとしている言葉、そういったものを今後の国土基盤の目指すべき新たな姿の基本的なところに入れるべきではないかなと私は思いますけれども、いや、これは他のセクションだから関係ないということになるのか、ならないのか。その辺が、改めてこの文章をずっと見まして、全体像を見て、非常に不思議に思っているわけでありまして。

確かに課長さんが言うように、全総の歴史をずっと見ると、観光の関係では、かなり失敗の歴史だったわけですよ。リゾート法を含めて、その前の保養地の問題も含めて。それはなぜかという、地域とは隔離されたところの非日常的な世界をつくっていかうとか、あるいは外部資本をそこに導入していかうというような中で多分失敗したんだと思います。今はご承知のとおり、地域の再生の中で、地域づくりの中で交流を生かしていく。逆に、都市の住民も地域の中に入り込んで、地域の生活を味わうことによって生きがいを感じていかう、そういった動きがあって、住民主導といいますか、あるいは地域主導というか、そういった施策の中で観光がとらえられているという動きだと思うので、従前の観光とか交流という手垢がついた言葉では、誤解を招きやすいところがありますけれども、改めて、今あちこちで議論されている観光立国とか大交流時代とか、都市から農村への人の動きだとか、そういったものをもう一度評価されてしかるべきかな。そういった意味で、考え方の中にも散りばめるべきではないかと思うんですが、いかがでしょうか。

委員 今の先生のお話に関連するとするならば、昨日私が一番びっくりしましたのは、第28回地方制度調査会の道州制導入、かなり踏み込んだ議論になっていると思うんです。9つになるのか、11になるのか、13になるのか、3つの区割りというところまで踏み込んでいますし、今回の我々の提案である「国土の質的転換を目指した国土基盤

整備の方向」も、「広域概念」というのをかなり取り入れてはいますけれども、意外と道州制論議、我々が思っているよりも早い一つの議論、多分5年ぐらいを射程にして進んでいくような気がするんです。この調査会では、あくまで道州と基礎的自治体の中でやっていくと言っています。どこまでのことをやるかということについても、基礎的自治体を選択するんだというふうにはっきり言っていますね。つまり、この国の形自体が変わっていかうとすると、国土基盤の委員会はどこまで道州制を踏まえるかということとです。

例えば6ページのところで、「国民に対する標準的水準の公共サービスや安全、安心の均等なアクセスを保障」と言いながら、しかし次のところで、「ローカルルールに基づく成長力に応じて地域が選択する」と書いていますが、相矛盾までいきませんけれども、結局どっちなんですか？ というようなことなんですね。もちろん安全、安心への均等なアクセスは保障されなくては国民としていけないんでしょうけれども、その前の標準的水準の公共サービスのところまで、では、これから先、保障されるのかということはいかなるものでしょうか。むしろそういうものを振り払っていかうというのが道州制論議の基本だと思います。もう少し色濃く、今回の国の統治を変えていかうという道州制の論理なわけですから、そういうことをもう少し踏まえて、書きぶりというか、編集の仕方を変えていかざるを得ないのではないかと非常に強く感じます。

細かいところではもう少しあるんですけども、今の先生の関連のことと言えば、大事な大きな論点だと思います。あとでもう一度小さいところを申し上げたいと思います。

委員長 いろいろここまでも出ていますけれども、事務局も含めて議論しておいたほうがいいのか、今、委員が言った道州制。行政あるいは統治の仕方との関係を、これはブロック割りとも若干の関係があると思うけれども、それを事務局から教えていただきたいのと、委員がおっしゃった、部局が違うから使っていないということではないと思うんですけども、既に国としても別途進めているいろいろなコンセプトをここではどう扱う考えでいるのか、この2点だけ、まず事務局にお答えいただいて、それから議論しましょうか。

事務局 2つ目のお話ですが、多分このペーパーのつくり方でありまして、実は意図的に外したわけではなくて、むしろおっしゃるように、最終、国土形成計画として書くときには、賞味期限が切れているものは別にますと、そういったものはしっかり入れてい

くのかなと思います。

ここにあまり出てきていないのは、当然それは入るけれども、それに足して、そういったものをホッチキスするのではなくて、新しみのあるような言葉をなるべく拾いたいと思ってまして、ちょっとフライングぎみなくらい、先生方のおっしゃった言葉、もしくは先生方のおっしゃった言葉から演繹できそうな言葉を入れるのに、今、熱中しておるといってございます。

したがって、当然必要な他のセクションというか、閣議決定する計画になりますので、計画の中にはそういったものを全部入れていくつもりでございますし、今、先生方のほうから、そういうご意見でありましたら、なるべくここで言葉遣い、そういったものを入れるように再度作り直します。

委員長 多分、委員がおっしゃったのは、言葉もさることながら、コンセプトが流れとして、どう考えても、今やっているけれども、改めてまた国土形成計画でも入れるようなものは、ヘジテイトしないで入れたほうがいいという面があるのではないかと思います。実際、さっき委員がおっしゃったようなことは、ここまでのいろいろなプレゼン、みんなにやってもらった中でも何回も出ている話でもありますし。

事務局 観光立国ということでやっていますので、当然計画をつくる時にはそういう表現が入ってくると思いますけれども、例えばビジターズインダストリーとか、ビジター産業とか、集客産業ということで、観光というと、どうしても旅行業的な部分に限定されがちというイメージがあったので、もう少し広い概念でとらえることができないかということで、そういう表現を使ったりもしてまして、コンセプトの問題、言葉の問題というのは、これからどういうインパクトが社会にあるのかというリアクションを見ながら決めていきたいと思います。

事務局 道州制のお話があったので整理をさせていただきたいんですけども、道州制は基本的に2つの点で違うかなと考えています。

1つは、英語で言うと、ガバナンスとプランニングの差でありまして、今度の広域地方計画で考えております区域については、現在の都道府県制を前提にしながら、計画を広域的に、都府県の圏域を超えるような課題に対して、計画としてどう対応するのが現時点で最もふさわしいか。そういう考え方で切りわけると認識しています。

一方、これは当方がそう解釈しているだけの話ですけども、道州制については、い

わゆる国の統治の体制を考えるものということで、今、国というものがあって、その下に基礎的な地方自治体としての市町村がある。その真ん中に中間的な都道府県があって、これがおよそ120年ぐらいの廃藩置県からの歴史を持っているわけで、今、その統治機構を長期的な視点でどういうふうに変えていくか。それが道州制の物の考え方ではないかということで、そもそもその目的が大分違うのではないかと考えています。それが1点です。

2点目は、したがって、そういうこととも関連するんですけども、時間的な視野が随分違うのかなと思ってまして、国土計画というのは長期の計画でありますけれども、おおむね10～15年ぐらいのタームで考えていくものであって、経済社会の変化があれば、それに応じて柔軟に見直していかなければいけないものだと考えていますので、長期とはいうものの、10～15年を視野に入れた計画であるということに対して、国の統治機構というのは10年、15年でコロコロ変わるものではないと我々として認識しているので、何年もつかは別にして、今の府県制の基本というものができたのが大体120年前と言われておりますから、100年ぐらいの耐用年数を想定したものとして議論がされているのではないかとということで、時間的な視野も違うのではないかとということで、基本的にこれは性格が違うと考えています。

ただし、府県の領域を変えて解決しなければならない課題が多くなってきているということは事実でありますので、そういう課題に対応するという面では共通性を有しているのかなとも思われますので、仮に5年なのか10年なのか15年なのかわかりませんが、そういう制度の大きな統治機構というものが変わった場合に、もちろん統治機構が変わるということは、決定の主体も変わってくるわけありますから、必要があれば計画の面もそれに整合するように適切に見直していくということを当然考えられるということで、そういった趣旨のことを広域の部会のほうにもご説明をさせていただきまして、この問題はたまたま時期が一緒になったので、そういう議論を巻き起こしているわけありますけれども、基本的に性格が違うものとお考えいただいて、議論を進めさせていただきたいと申し上げてきたということでございますので、そういうふうにご理解をいただいて、様子を見ていただければなと思います。

委員長 次にブロックのほうの議論の状況も教えていただけますか。

事務局 ブロックのほうは、今、一応国土計画の現状のブロック割りというのがある

わけですね。これはいろいろな経緯があって、従来の国土総合開発法でブロックの圏域が法的に決められていたということではないのですが、例えば大都市圏の計画法とか地方圏の開発促進法というような計画体系がありまして、そういうものをベースにして全国を区分するという形で、北海道と沖縄は特別措置法があるので別扱いになりますけれども、そういうようなことで8区分という考え方でこれまで運用してきた。現実に最新の国土のランドデザインの第3部におきましても、各圏域地域に対するいろいろなことが書かれておりますが、その単位は一応そういうような形になっております。例えば関東で言うと、1都8県という形になっております。

そういうものを前提にしながら、今回、政令で圏域を決めることになっておりますが、政令ですので、政府で自由に決められると言えば決められるわけですがけれども、世の中の状況も変わっているし、非常に重要な要素でありますので、きちっと議論をして、地方公共団体の意見も聞いて、政令を定めると。大体1年ぐらいかけて定めようということで、圏域部会で今議論をしていただいているわけでありまして、まず、現状のそういったことをご説明し、それから具体的な圏と、各地域における経済社会とか自然条件とか、いろいろな切り口で見たときに、どういうような関係があるかどうかというようなことも資料をいろいろお出しするというところで議論を4回ほどしてまいりましたし、これは全国計画をつくる时候にも非常に関係してくるものですから、前回は2月に計画部会と圏域部会との合同の部会を開いて、双方で意見を言い合うということもしてまいりました。いよいよ3月以降は、地方の意見を具体的にお伺いする。地方というのは、地方公共団体。それから、広域の経済団体もあるものですから、都道府県とか政令市とか、広域の経済界などにもご意見をお聞きするような段階になっているということで、そういったことをお聞きした上で、さらに議論を深めて、ことしの中頃ぐらいまでに取りまとめて、早々に圏域を決めて、圏域の計画の準備にかかりたいと思っております。

委員長 今のご説明では、厳密な意味では違っているものだという話ではあるんですけども、流れとして言うと、ブロックみたいなものがある、その中のことはそこでいろいろ考えてねと。全国のはもう少しインターブロックであるとか、もう少しジェネラルなことをやりましょうという方向にもなっているし、話としては委員が言うように、関連している方向性ですよね。それがピタッとコンパチビリティがとれるほどの状況にはなっていないけれども、意識としてはそれを考えながら、文言なども考えていかなければ

ればいけないということではありますよね。

委員 投資の選択と集中という話が結構強調されているわけですがけれども、結局、このきょうのペーパーにはブロックとか都市圏という言葉はそんなには入っていないけれども、今、委員長が言われたみたいに、ブロックの中でメリハリをつけて、この場所は大事だよ、この場所は防災機能も強化するし、この場所は稼ぐ場所だよ。前になかったおもしろい概念として、稼ぐ場所。このブロックを食べさせる場所と、域外に物は出さないけれども、維持していかなければいけない場所という、おもしろいコンセプトが出ていましたけれども、そういう意味では、今書かれているものにブロック色とか都市圏色がついてくるというのは、これから考えられる一つの進め方かなと思いました。

関連して一言コメントすると、今、メリハリをつけるときに、対国民とか対消費者に対してどういうふうに安全を総合的に確保するか、できるだけ安上がりで効率的に確保していくかという話と、最後のほうで、稼ぐ地域と自分の地域の中だけを対象にする産業で生きていってもらうところというふうに書いているんですね。こっちの対ビジネスに対するサービスとか国土基盤の提供の仕方というのはちょっと違うような気もしないでもないんですね。というのは、ビジネスのほうは、何が稼げるかというのも、今は結構短いスパンで変わりますし、工場の本当に稼げる期間というのは何年かわかりませんが、人々がそこで住まって、安全に確保しようという話と、ビジネスに対してメリハリをつけて、助けようという話とは違って来るような気がするんですね。だけど、書きぶりとしては、後ろのほうも、稼ぐところにはそれなりの手当てをしながら、そこをもり立てて、そこから食べさせてもらうみたいな書き方になっているんですねけれども、そこはちょっと違うかなという気もしています。

委員長 違うことですよね。

細かい話もいっぱいあるし、大まかな話もありますが、今、委員の先生方から、大まかなというか、考え方のところの話が出たので、大まかなほうを中心に進めたいと思います。先生お願いします。

委員 私も同じ印象を持ちまして、道州制の地図をプリントアウトしてきたんですが、確かにガバナンスとプランニングは違うのですが、結局、最終的なねらいは同じになるわけですから、やはり道州制を視野に入れることは必要ではないかなと感じておりました。

事務局がおっしゃる15年から20年タームで考えるプランニングがここでいう国土計画であるわけですが、一方、国土計画は百年の計というつもりで考えているというお話もうかがったことがあります。もちろん国土形成計画は憲法じゃないですし、全総もいくつもつくられたわけですから、道州制と国土計画は時間概念が違うというお考えは、気持ちとしてはわかります。ここに描かれているアジアというのは、中国中心になっていまして、インドまで入っていませんので、15年から20年よりもっと短いタームで考えているのかな、という印象を持っています。それは横に置いて、3 - 4点あるんですけども。1つは、委員がおっしゃったことと重なるんですけども、観光に関してですが、アジアとの相互依存、経済の相互依存みたいな表現があるのに、人流に対しては一方通行だというのは、いかがなものでしょうか。もちろん海外のお客さんには来ていただきたいのですが、人流は出たり入ったりというふうに考えたほうがいいのではないかとというのが1点。

2つ目には、海外からインバウンドで1000万人という目標も掲げていますけれども、1000万人は1000万人という小さなオーダーです。国内は2億ぐらいのオーダーですから、国内観光、国内の人流についても多少触れていただけるといいなと思いました。

先ほど、委員長がお答えを出されたのですが、林業について触れていないので、私も林業をやっている人を知っているんですけども、非常に放置されていてひどい状況で、いろいろな課題があるようです。私はプロではないので詳しくないのですが、環境の問題、防災の問題においても大きいと思いますので、多少取り込んでいただきたいというのが3つ目です。

もう一つは目次に関して。私の印象ですが、目次では、ここで一番何が大事かというところ、施策もあるんですが、2番目の国土基盤の新たな姿というところではないかと思えます。ですからここをもう少し深掘りしてもいいのではないのでしょうか。要するに、何のためにやるのかを明確にするのです。すべて戦略なり施策というのは、目指す姿のためにやるわけですが、その一番大切な目指す姿が薄くて、施策、戦略のほうが先に来ています。私の感じですと、1番目に状況があって、目指すべき新たな姿があって、課題があるというのが私の中の頭の整理なんです。そういう提案でして、私だったらそう書くということです。

といいますのは、ここにかかっているように、状況と課題が1対1対応してしまうと、課題が小さくなってしまふんですね。例えば、一番最初の人口減少ということがあります。そうすると、それは交通サービスの問題だけが課題みたいな感じになって、少子高齢化の到来ということは、もっと幅も広いですし、課題というのはもっとそれぞれあるんですが、必ずしも上とは1対1対応しないので、分けたほうがいいのではないかとこの気はします。

委員長 非常に示唆に飛んだお話でしたね。1章と2章のところの意味合いと順番の取り方。なるほど。妙に1章で細かい話が出た後、ドーンとすごいが出てくるというのも違うのではないかとこのことですね。

ほかにどうでしょう。

事務局 これまで専門委員会でご議論いただいてきていまして、今、委員からおっしゃっていただいた林業という話がありますね。こちらの計画部会における検討状況の中で、5つ委員会がございます。一応基本的な割り振りは、ここに書いてあるところで行ってまして、例えば林業、農地、要するに施業放棄森林ですとか、放棄農地、そういうことは国土管理専門委員会できちんと書いております。最初に委員長からおっしゃっていただいた話は、たとえオーバーラップしても、国土基盤に関わる話について、例えば農業地域とか林業地域についての基本的な基盤のような話についてしていただくことは全く問題はないということでございます。それがまず1点でございます。

2点目に、今、お話がありました順番の、課題がきて姿という話もございまして、これは今、委員会の取りまとめに入り始めましたので、それぞれの委員会からの報告が出てくるわけでございますが、最終的には、秋には中間報告するというところでございまして、全体をどういうゾーンにするかということをやっております。今度、委員長会に私どもも出さなければいけないということで、今一生懸命やっておりますけれども、そういうところでは、例えば、将来の挑戦すべき姿みたいなものを書いて、それに対して具体的な戦略的な課題みたいなものを整理していくというような形で整理をさせていただこうと思っていますので、委員のおっしゃるような方向にできるだけ近づけたいと思っていますし、もう少しその辺の全体像を、多分今月末から来月の頭ぐらいにかけて、全体の方向としてはこういうことだということをお示しできるのではないかと思います。

委員 5つの分科会があるということは、それぞれは特徴がある委員会なんだけれど

も、それなりに競争してくれということだとすると、こちらも網羅したいなど、単純にそういうことです。委員長のところが一番格好いいぞというのがいいかなと（笑）

委員長 私もアバウトな感想を幾つか言おうと思うんですけども、確かに10年15年のプランだから、決して長期計画ではないですよ。中期ぐらいのイメージだけでも、一方で、ここまでの全総を眺めてみても、毎回毎回、全然違うことが出ているわけではなくて、ちょっとずつ変わってはいくけれども、一貫した考え、精神みたいなものは通っていたりしますよね。そうすると、それが今回ので少し方向が変わるわけで、100年は言い過ぎかもしれないけれども、かなり長い間ぐっとくるような精神みたいなものは出して、だけど、それに関する具体的な施策は10年15年ぐらいのことなんだという理解ではないかと思っております。

したがって、すべての面について10年15年でということよりは、今、先生がおっしゃったような今後の目指すべき姿というのは、多分精神ですから、長いですよ。という感じを持っております。それが1点目です。

2点目は、いろいろなものが入っていますけれども、うんと細かい施策と、極めて大きな話と、それからまた、これまでも言っているようなもの、やってきたようなものと、新しく言っているものと、非常に丁寧に分類がされているというか、分野別になっているから、よくできているけれども、どこが新しいというのは見にくいんですね。どこが骨太のかいいことを言っているのか見にくいから、大きいものや新しいものをクローズアップして、従来からもやってきたけれども、今後も継続してやるものは段落として書くとか、ちょっと要るかなという感じがしています。

とりわけ今回はチェンジの計画だから、新しいもの、コンセプトが違うものを、少数でいいから、よく見えるように前のほうに出したほうがいいのではないかという感じを持っています。

例えば、個別戦略、施策で言うと、で都市を支える国土基盤ときてしまうけれども、ここで言っているのはそんなにユニークじゃないんですね。つまり、都市計画の分野でやってきたような話の、コンパクトシティにしる、公共交通を中心にして云々にしる、どちらかという大都市型のことなので、それが最初に出てくるというのはちょっと違和感があるんですね。どっちかという、シームレスアジアを支えるということとか、人口減少の中でもたくましい国土とかコミュニティを支えるというのが出て、あるいは

情報もそうだけれども、そういう新しいものを前に出して、一方で、従来もやってきたようなものを引き続き着実にやっていくというのが後ろに出るほうがいいのではないかという感触を持ちました。

とりわけ が都市と書いてあるけれども、実際に中に書いてあるのは大都市で適用できる話で、例えばさっき書いてあったようなものは、中都市、50～60万ぐらいの都市で、公共交通中心でコンパクトシティでやりなさいと言うのは簡単だけれども、そう容易な話ではないですよ。私としては、10年15年だから言うんですけれども、あまりリアリティがない世界よりは、ここの部分については着実に頑張ろう、この世界については違うやり方で頑張ろうというほうがいいのではないかという感触を持ちました。これが都市のところですよ。

あとはブロックのところですよけれども、ブロックというのがどんな大きさになるかはっきりしない面もあるし、明確ではないんですが、おおむねの理解としてブロックの数が30ということはないし、2つということもない世界でしょう。そうすると、大体皆さんが頭に描いているような大きさ感覚でしょう。そこには比較的にかい、小さくて数十万、大きければ100万都市が1個くらいあって、10万とか20万ぐらいのまちがポツポツとあって、中には、人口が減少して、集落の維持が難しいようなエリアも抱えているし、国際拠点となり得るような空港や港湾も多分持っているという世界だと思うんですね。その中で、この国土基盤の専門委員会として、ブロックの計画には一体どんなことを計画して、どんなことを描いてくれることを期待しているか。僕が書くわけではないけれども、それはちょっと整理したほうがいいのではないかと思うんですね。一部書いてありますね。例えば、港湾や空港を、多分これは、役割分担と書いてあるけれども、国際的に使うのはこれだと言ってやりましょうとか、そういうことを言っているわけで、言い方を変えれば選択と集中みたいなことだと思いますけれども、そういうことを言って、決めてくれることを期待しているんですよという表現ぶりです。つくっておいたら、何人かの先生から出ている、地方の権限といいますか、やるべきことと、全体でやるべきことが、言い方がきれいな格好でおさまるのではないかという感触を持っています。

同じくブロックではなくて地域、都市圏クラスのもの、それも多分あり方が違って、同じ大都市でもそれぞれの方向で違ったりはいいはずだし、ましてや地方の小都市だと、方

向が違ってたっていい。あるところは、その中心市街地は難しいから、むしろ郊外で自動車中心でもしょうがないけれども、ちゃんとした市街地をつくりましょう。今までは、郊外につくろうとすると、何となく後ろめたくつくっているものだから、いいかげんなものしかつくっていないですよ。でも、みんなそこに買い物に行っているわけであって、どうせつくるならちゃんとした郊外をつくろうとか、つまり郊外の悲惨さというものを、郊外の都市施策が必ずしもちゃんとしていない。国土交通省の人には申しわけない言い方だけれども、十全でなかったがゆえの問題点というのはいっぱいあるわけですね。そういうことを含めながら、幾つかのチョイスの中から自分で選んでいって、そのチョイスにはこんな方向があり得るよという複数のものを出しておくという手もあるのではないかと思いました。

コンセプトはカタカナが多くて、何となく輸入品みたいな感じがしているわりに、資料に出てくる技術は国産ばかりで、技術は国産で、コンセプトは外国というのは何か気持ち悪い感じがします。どっちかという、使うべき手段というのは、どこにだっていいものがあったら持ってくればいいのであって、インターナショナルで、コンセプトは我が国の伝統だってあるのだから、我が国の言葉で、我が国のコンセプトを出したほうがいいのではないかという気もするんですね。

最後ですけれども、国土基盤というものをとらえる歴史観みたいなものがどこかにあってもいいのではないか。そこが森地先生も言及された、例えば災害があって物が壊れる。壊れたときに、そのまま直すということを我々の先輩は何千年やっているわけではなくて、それを機に、ちょっと苦労していいものにして、後代に引き継ぐという努力をしてきているわけですね。ということからすれば、現状復旧ということはおかしな考え方であって、改良復旧してこそ、壊れやすい日本の国ならではの国土基盤なのである。あるいは国土基盤というのは、みんなが工夫して努力して、ちょっとずつやってきたものである。あなたが貢献しないでどうするんだという類も、国民が支える国土という表現になっていたと思いますけれども、これを我が国ならではの歴史的国土基盤のとらえ方というものとあわせて、前のほうに入れられないものかなと。

以上、5、6点申し上げましたけれども、どれもアバウトな話で恐縮でございますけれども、ご検討いただけたらと思います。

事務局 2点ほど、このペーパーについて委員の先生のご意見を伺いたい。

1点は、国幹会議では、比較的幹線道路のあり方について前向きな意見が出ていたんですが、あとのマスメディアの評価というのは比較的厳しい評価が非常に多かった。昨今の議論では、選択と集中はわかった、ところで何をやめるのかという議論を結構されるんですが、ここの中でも縮退とかという言葉が出ているのですが、委員の先生方から見られて、リストラの側面について、どの程度ふれるべきかについて委員の先生方はどんな感じをお持ちになるかという点が1つ。

もう一つは、少し広めのご意見を教えていただきたいということですが、当然、どうしてもドメスティックに、アジアということは入っていますが、さはさりながら、アジアというのは日本から見たアジアということですがけれども、例えばいろいろな制度、アジアの通貨制度とかを議論する場合には、日本の立場もありますけれども、例えば東南アジアの人たちから見て共通通貨についての必要性はどうかとか、それがあるとどんなメリットが彼らにあるのかといったことの上で制度が議論されて、それを日本の国内に移植する場合にはどんな問題点があるかという議論されますけれども、この国土基盤、特に今回アジアということが入ってきますが、先ほど先生からも、向こうへも行くという話がありましたけれども、そういう目で見たときに、このペーパーをアジア人の目から見たときに、もうちょっとこんなところを書いたほうがいいんじゃないのかといった点で、中国、韓国、ベトナム、フィリピンの人々から言われそうなことはないでしょうかといった点も、広い視野からご意見をいただければと思います。

委員 今の点ですが、最初のリストラの問題ですが、私は頑固でいいと思うんです。要するに、目指すべき新たな姿というか、きちっと羅針盤が出せれば、私はそれでいいと思うんです。というのは、今、いろいろなところで過疎集落がどんどんなくなっていますが、10年20年ぐらいのスパンで早くも消えていっているんですね。それと比べると、地方の過疎地の道路は放っておいても、30年、40年、50年はまだもちます。最後まで見届けてあげますというか、そういうスタンスで温かく支えていきますと。金は使えませんが、それでいいと思うんですね。それから、あるべき考え方、基本的なスタンスはきちっと出しておればいいと思うんです。

2番目の外国から見てどうか。これは当初のときに申し上げたいと思いますが、1つ、いわゆるビジネスモデルが見えない。施設とかインフラのことはいろいろ書かれているんですが、それをどうつakって、どう活用し、どう運用するのか。特にアジア経

済との相互依存の深化というか、違うビジネスモデルがぶつかり合うわけです。その中で、我が国、あるいは国土交通省が考えられるビジネスモデルはどのようなのか。特に、防災とか水害、土砂災害、土砂の話も言われたらしいですが、日本流の水系一貫とした水のマネジメントのやり方は、アングロサクソンとは違うんですね。アングロサクソンは個別にやって市場化していく。だから、日本型の水系一貫とした物の見方のどこがすぐれて素晴らしいのか。それは共鳴してもらえるのか共鳴してもらえないのか、それはそれぞれの国の話があるでしょうけれども、ある意味で計画論、計画技術のフィロソフィみたいなもの、それを含めたのがビジネスモデルで、それが、ここの中には書けないでしょうけれども、参考資料、外国の中に日本の計画論、計画技術というのはこう考えているということを書いていく必要があるかと思えますね。特に治水とか、これから開発途上国が出ていった途端、アングロサクソンとぶつかり始めなければいけない、そういう感じがしています。

それから、多少細かい話ですが、1章のところでは、今は過渡期である。これから新しい流れを新しい計画の中でどう的確に把握しているのかということが問われる。そういう意味では、この4つの見方は間違っていないと思うんですが、1つだけ物足りなさを感じるのが、一番上の人口減少、少子高齢化社会の到来、これはそのとおりなんですが、少子のところがあまり書かれていないんですね。人口が減少しているかどうか、あるいは高齢社会なのかどうかというのはあるんですが、要するに子育て、子供の姿がなかなか見えないといいますかね。防災とか観光とか、そういうところでもう少し少子化対策というのを前面に出してくると、もうちょっと施策が豊かになってくるのではないかという気がいたしました。

細かい話で気になったところは、5ページのアセットマネジメントで、在庫管理、棚卸しという言葉が、どういう意味がよくわかりません。まさか新品のもの出してくるといふ文字通りの意味ではないだろうと思えますが。

あと、リサイクルですけども、高速道路を走れないんですね、高過ぎて。コストがかつつのところでやってきているので、そういうある意味で高速道路を安くするとか、いろいろな施策が多分検討できると思うんですね。リサイクルに関してはもう少し実現、前へ向かって、もう一歩出せるような施策がまだ出せるのではないかという気がいたしました。

アセットも先ほどのビジネスモデルも、アングロサクソンと日本は全然違う。

それから、ファシリティマネジメントというのをこの中で入れていいのかどうかというのをご検討いただければと思います。以上です。

委員長 ファシリティマネジメントというのはアセットマネジメントとどう違うんですか。

委員 ビルとかそちらのほうでファシリティマネジメントという言葉を使っているんですね。機械とか、スピードの速いものがいっぱいある一方で、スピードの違うことをコントロールしていくという話をやっている。文部科学省が後者のファシリティマネジメントをスタートし始めた。いろいろなところもし始めていますので、横にらみに。

委員長 それは施設管理と言ってはいけないの。

委員 言っていると思います。アセットをもっと広義にとらえたほうがいいのかもわかりませんね。

事務局 アセットマネジメント、普通、ALMとか、アセットライアビリティマネジメントとか、金融の言葉で使うときが多いから、ここにピタッとはまるかどうかは議論したほうがいいかもしれませんね。

委員 ちなみに、うちの新しい大学にアセットマネジメントという講義を出したら、不適用となりました（笑）。

委員 私も先ほどの点ですけれども、必要なやるべきことをちゃんと書いていくということは原則だと思うんですけれども、ぜひ国土基盤の全体システムといいますか、維持管理や復旧やいろいろなものを含めて、常に国土のシステム、インフラの部分をどう持っていくかという中に新規のものも落とし込んでいく。すなわち、新規だけを常にどれだけつくるかという見せ方というのは、限界があるのではないかと思うんですね。

ただし、ここでやめるほうを書きたいとなると、1つの案は、8ページにコンパクト化。これは人口減少等を含めて、どうやってまちづくりを変えていくかですけれども、市民参加云々というところでは、これからはやめるためのプロセスとか合意形成とか大変重要になってきているので、都市計画道路もそうだし、高規格道路やローカル線やいろいろなところでなかなかやめられないけれども、あきらめようというのが出てくるわけで、そういう面で言うと、そういうところがうまく合意していったところに対しても何らかのインセンティブがあるようなものがあり得るので、そういうところに書いてお

くという、これは言葉だけの問題なんですけれども、思いました。

何点が申し上げたいのですけれども、1点目は、10ページに空港、航空の件が書いてありまして、ちょっと気になるのは、注16にLTPの考え方云々ということで、地域ブロック、これはどちらかというと、州という概念が出てきましたけれども、かなり広いところですよ。そういうところで検討していくような空港の分担の考え方とか、役割の考え方、これにLTP LTPというのは、イギリスの中央政府が地方の基礎自治体に対して締めつけるための制度評価の計画づくりをさせている。でも、多分これから考えていくブロックとか州というレベルでは、そういう計画づくりとか支援の仕方ではないのではないかと思うんですね。基礎自治体を対象にしている前のほうのLTPはわからないことはないというか、補助制度が続く限りはそういうのもあるかなと思うんですけども、地域ブロックレベルになると、これはちょっと違うのではないかという印象があります。

ただし、その上に書いてあるような、いろいろな空港、文言がいいかどうかというのはあるんでしょうけれども、ゲートウェイ空港とか、ビジネスジェット空港とか。実際問題、我が国の空港問題の一つは、それぞれの空港が必ずしも制度的に担保されたマスタープランは持っていないですね。それから、キャッチコピーみたいな、我々はこのように空港を目指しますというのも必ずしも持っていないですね。ですから、そういうことを考えていくと、あるブロックのエリアで機能分担をしながらどういう方向を目指すのか、これをインフラ側で考えていくことはそれなりに意味があるのではないかと思います。

ただ、そこをエアラインという、入ってくる、先ほどの先生の議論になって、飛ばすのは自由じゃないかということもあるし、実際には、こういうところでゲートウェイというのなら、かなりの部分は外国エアラインが入ってきて飛ばすのではないかということになりますから、そこら辺の書きぶりはいろいろあるんでしょうけれども、そんな印象を受けました。

LTPというよりも、イギリスですと、RSSといって、リージョナル・スペーシャル・ストラテジーという地域空間戦略という長期計画の体系を持っていますから、そちらのほうが多分このレベルには合致すると思います。

もう1点、これは委員長と同感なところなんですけれども、7ページのコンパクトシティ

等の議論で、パークアンドライドというのが何カ所か出てきていまして、これは極めて古い言葉ですよ。でも、多分新しいんだぞというふうにあえて見せてくれると、こういう古い言葉も逆に新鮮に見えてくるので、なぜ今の時代かと。多分パークアンドライドというのは1970年代ぐらいに、都市がまだ成長していたり、成熟に向かって、そこでこういうシステムをどんどんつくっていったわけでしょうけれども、今、人口が減る時代に本当にこういう施策が有効かという、何かちょっとうまいエッセンスを加えるとあるのかもしれないし、コンパクト化といって、駅の周辺をうまく地方でも使おうというのと、駅の周辺に駐車場を置こうということが、こういうふうにするとうまく整合していくという類の議論があるのだと思うんですけども、それはここで議論する内容かなという感じがどうしてもしてしまうのは、先ほどの委員長のご発言と共通かもしれません。

委員 先ほど輸出型産業といいますか、これがこの計画の中に新しく書かれておもしろいと言ったんですけども、考えてみたら、これは昔からある古い、製造業を中心とした考え方で、自動車工場とか液晶パネルをつくりますといった感じで、ある意味、古い考え方もかもしれませんね。サービス産業がどんどん比重が高くなってきて、観光、おもてなしみたいなものだったら、地方の農業をやっている人たちでも、そこである種のイノベーションをして、外からお金を持ってこれますよね。だから、製造業で大きいものは外から金を持ってこれるけれども、小さいところは持ってこれないというのは、ちょっと古かったかもしれませんね。製造業に注目しても、そこで作り込んで、輸入代替的にどんどん日本は新しい産業をそこで生み出していったんだ、そうふうな理屈もありますけれども、ちょっとよけいなことを言ってしまったけれども、いずれにしても、これからはサービス産業だから、二分割して、片方はやらなくてもいいようになっているので、ちょっと単純過ぎるかもしれません。

委員 先ほど事務局のほうからアジアから見たという話がありましたけれども、今回、情報通信が随分この中に含まれていると思いますけれども、情報通信ということから考えますと、いわゆる技術的独創性みたいなものと、国際基準みたいなものが非常にコンフリクトを起こしているところがあると思います。それは、先ほどの事務局のご説明の中にもあったんですけども、例えば携帯電話一つについても、日本は1億2000万ぐらいの人口があって、その中で8000万以上は携帯を使っているわけですけども、

8000万という利用者数というのは、今ある日本の携帯事業者を支えるには十分な数です。そうすると、自分たちは自分たちの技術基準で自分たちのサービスを提供して、相当の利益を得ている。

ところが、国際的に見ると、外から日本に来て携帯電話は使えないわけですね。日本というのはそういう意味では鎖国の世界に近いです、外から見たときに。そういうことをある程度解決していかないと、人は動けますけれども、情報が流れないということが起こってくるわけです。今は携帯電話を使っただけのコミュニケーションというのは、海外ではあたりまえのように国際間で行われていますので、日本人が考える以上に携帯電話の問題というのは非常に大きいと思います。

情報通信に関してですけれども、非常に大きなテーマ設定で一つの疑問を言うと、果たして情報通信に関してどこまで役割をもたせたらいいのかということだと思えます。表現の中でも、情報通信はこういうことをやるんだ、ああいうことをやるんだということが書いてあるんですけれども、幾つかのキーワードがありまして、非常に気になる言葉の一つとして「サイバー空間」という言葉があるんですけれども、実空間に対してサイバー空間というのは、ITが非常に隆盛になってきたときによく使われてきた言葉ではあるんですけれども、果たしてサイバー空間というのは何なんだ。あるのは実空間なんです。それに対してまた別のレイヤーのような形でサイバー空間があるというのは、実空間は混雑がひどいけれども、サイバー空間だけスカスカ通っていけば、それでなくさめになるのかということ、そうではないわけですよ。サイバー空間というのは、情報通信と言ったらいいのかもしいかなもしれないんですけれども、我々の今の実社会、生活にどれだけ役に立つサービスなりシステムなりを提供できているのかということだと思えます。そこをちゃんと見極めないと、何かつくればいいみたいな。もちろんつくるとは大事ですけれども、作るだけではだめで、その先にどういった役割を持たせるのかというのが一つ重要になってくるだろうと思います。

もう一つ、情報通信が基盤として働いたときに考えなければいけない問題というのは、地域性の問題だと思います。地域性と言うんでしょうか。きょういただいた資料2の中では、3の(2)のいちばん最後に、「地域コミュニティの」という表現がありますけれども、情報通信で今一番問題になっているのは、コミュニティだとか地域性だとか、人のつながりだとか、そういうものが非常に目に見えない形になってきているわけですね。

そのときに、本文の中にもありましたけれども、ソーシャルキャピタル、見えないけれどもつながっているとか、あるいは地域の中でお互いに助け合っているとか、そういうものをうまく育てていかないと、それこそ先ほどのサイバー空間じゃないですけども、サイバーの中だけのつながりになってしまって、実際のつながりが希薄になっていってしまうということが起こらないとも限らないなと思います。

先ほど委員のほうからビジネスモデルというお話があったと思いますけれども、これはビジネスではないのかもしれないけれども、ビジネスモデル的なものがどんどん出てこないといけないなと。医療という言葉も出てくるんですけども、これからはヘルスケアなんですね。ヘルスケアというのは、病気を治すことではなくて、人の命の質とか生活の質とか、そういうものをいかに高めるかという一つの社会モデルですから、そういう社会モデルみたいなものがこの中に含まれないと、何となく、つくります、つくりますと、今までのスタンスと変わらないような感じがするなという印象を持ちました。以上です。

委員長 先生、途中ですみません。

委員 5ページのスマートインターチェンジの話が出てきまして、施設供給マネジメント、交通情報マネジメント、これも従来からあるという発想で、2つ並べて書きたいということだと思いますけれども、空港のあたりが、「地域の発想に立脚し地方空港の土地を活かした輸送需要の喚起等」というのがどうも供給マネジメントに合致していないような感じもしまして、一方で、例えば航空というと、航空管制や空港管制がありますけれども、ああいうインフラ部分をもっと高度化するとか効率化する、あるいは安全の面でももっと処理能力を上げるとか、そういうことによると、うまく需要に対応してマネジメントができるかもしれないけれども、そんな細かいことまで書くかどうかわかりませんが、書く内容としては、ほかの例題もあるかなと思いますね。

4ページのほうは、先ほど先生がおっしゃったことで、まさにその答えだと思うんですけども、私も、豊かな生活とか、将来の環境とか、そういうものがどういう形を目指しているかというところが書き込めていない理由は、ライフスタイル委員会とか持続可能委員会など、ほかの委員会からそういうところが出てきていないからだと思うんですね。それが出てきてからでは遅いというか、出てきたときに、どう論理構成をこっちでして、きっちり国土基盤のほうと結びつけられるかというところは当然議論をしなければ

ればいけないところなので、そこら辺の状況なりをご提示いただきながら、2の目指すべき新たな姿、そこに生活 生活といっても、少子高齢化だけの生活ではない、もっと豊かな生活もどこにかにあるはずですから、そういうことをどう書き込みながら、インフラ整備のほうと関連を持たせるか、そこら辺をぜひ今後の部会のときにご紹介いただきたいと思います。以上です。

委員長 ありがとうございます。

さっき事務局から出たので言うと、リストラという話ですけれども、既存の施設、基盤に関して言えば、長い歴史の中では技術的に遅れたものは淘汰されていくし、ニーズを終えたものは違うものになっていくし、それは必然ですよね。ただ、おっしゃっているのは、おそらく、今までプランしていたもののうち、どれをつくらないことにするかという意味のリストラではないかと思うんです。私は、そこについて今明示的に言うよりは、むしろ作り方のところで工夫するんだと。スペックを柔軟にする、あるときにはスペックをアップするし、あるときにはもっと工夫した、我が国ならではの方法でつくるといったことでしょうか。同じ2車線といっても、ITSを駆使したらこんなことでできますよとか、2 + 1車線でいくんですよといったように、つくるかつくらないか、線を引いたらそれでつくったような気になってしまうという世界ではなくて、何をどんなものをやるのかというところに踏み込んで、それを柔軟にすることが新しい意味でのリストラなんですよと私は思っています。単に個人的にお答えしただけですけれども。

それから、先生がさっきおっしゃったビジネスモデルという意味をかみ込んでいたのですけれども、それをあえて言うならば、こんなものができたらいいね、あるいはこんなふうに変えたらいいねという、Whatの世界がここに出てくるとして、それをどう実現するかの際に、整備のモデル、あるいはそれをマネジメントしていくスキームであるとか、そのときに、例えば流域で水を総合管理していくというのが我が国特有のマネジメントのシステムとして強調しようとか、そこには水だけではなくて土砂も入れていくんだとか、そういうのがビジネスモデルですよね。それから、つくるときのもビジネスモデル。そういう意味と理解してよろしいでしょうか。

委員 ええ。

委員長 どうもありがとうございました。

委員 「国土の質的転換」と言うからには、どこからどこへ転換するのかということ

をもう少し「目指すべき新たな姿」のところで書くべきなのだろうと思います。どこからどこへ行こうとしているのかということがあって、初めて質的転換と言えらると思うのですが、大きくは、「均衡ある国土の発展」という今までのところ、いわゆる全総のところから、それぞれ「地域が選択」するということに変えていくというのが一番大きな質的転換だと言えらると思います。その流れの中で、先ほど道州制の話をしましたときに、時間軸がもうちょっと先のことじゃないかとおっしゃられたんですが、私は意外とそうではなくて、今は2010年の初めにプライマリーバランスを均衡させるんだという、もっと大きな国家的命題を抱えていて、その流れの中で道州制もあるはずですから、その中では今の交付金なり、そういうものを改善しなければ無理だという中でこの流れが出てきているというものをもう少し意識しなくてはいけないと思います。

そういう考えでは、今、事務局がおっしゃったように、リストラと言うのか、要は、「やりたいこと」、「ニーズがあること」、「やるべきこと」というのと、「財政的にやれること」というのは、本当は区別して、でも、そういうふうに言うと、だんだん縮こまってくるから、やはりある程度やりたいこと、やらなければならないことというふうにまずは書いてみるというか、言ってみて、あと、やれることというのはそれぞれの地域が選択していくというふうに大きく質を転換するんだと、それは書かざるを得ないと私は思っています。そここのところをもう少しはっきり打ち出していかないと、今までと何がどう違うんだということになってしまうと思います。ですから、あるべき姿のところは、4ページのところにそれをもっとしっかりつけ加えて書かなければならない。4つありますが、もう一つのところに、「地域が選択する」ということをもう少し明確にしておく必要があると思います。

その延長で、では、財政的に蛇口がなくなってくるから、何もできないのかということ、そうではなくて、新国土基盤制度の方法というのがもう少しあってもいいと思うんですね。PFIだけではなくて、上下分離の方法もあるでしょうし、新しいファンドを利用するとか、新しい民間の金融手法を使って、民間国土基盤整備開発方法の知恵というか、新しい時代にふさわしい、単に国の財政だけに頼るのではない、新基盤整備手法というのを研究してやっていくべきではないかと、あわせて思います。

もう一つ、海外ですけれども、これは全体的にはアジアにかなり力点がありますけれども、入れるとするならば、BRICsですかね。ブラジル、ロシア、インド、カナダ、

言われていますよね。2030年、ゴールドマン・サックス証券のレポートは、完全にブリックスだというふうに言って、BRICSファンドというのも既に売り出されています。中国からむしろインド、経済界でもこのごろ、インド、インドですよ。トヨタさんも今度インドに大きな工場をつくられましたし、流れはインドに向かっておりますので。ですから、具体的に何をやるということではなくて、文章の中では多少BRICSは入れておく必要があると思います。

小さいことで言いますと、8ページ、物流のところですが、港湾、航空と高速道路、高規格道路との直結及び結節点における大規模物流基地の形成ですが、ここにはぜひ港湾、空港、鉄道というのをに入れていただいて、直結まだされていないんです。むしろ大規模物流の形成以前に、まず直結さすと。そしてその上で大規模物流基地をお願いしたいと思っています。

最後に、グリーンキャピタリズムの経済のグリーン化のところですが、個別政策のところはリサイクルに偏り過ぎていると思いますので、さっき林業のお話がありましたけれども、森や川や水質や上下水道やそういうのも入れていただきたいですし、今やっております経済のグリーン化ということ言えば、グリーン物流パートナーシップですね。グリーンというものをツールとしながら物流の効率化をどう進めていくかというグリーン物流パートナーシップの考え方とか、ぜひもう少し入れていただきたいと思います。経済のグリーン化というのは、範囲がもう少し広いのではないかと思いますので、リサイクル以外のところでやれることはたくさんあると思います。以上でございます。

委員 大きいところでは2つありまして、1つは、ここに書いてあることを実行する場合の意思決定メカニズムは、一体我が国はどうなっているのか。昔の第1全総、第2全総とかやったときは、国がやるのだから愚かな民衆は黙っていると。そうすれば、自治体も動いてやったけれども、今はやたら地方分権とやっている建前上は、いやいや、第十堰は我々が決めるんだと。今、日本人の頭の中では、中央集権か、地方分権かという罫に陥ってしまって、うまく意思決定することができなくなっているような側面があると思うんですね。

そういうことを背景としたときに、ここに書いてあることを、例えばコミュニティレベル、リージョンレベル、ナショナルレベルということで考えると、一体誰が責任を持

って、ここまでは国がやって、ここまでは自治体がやって、あるいはここまではコミュニティがやって、あるいはここは民間主体がやってとか、その切り分けがどうなるんだろうなというのは、私自身よくわからなかったので、ここに書いてあることはどれもすばらしいんだけど、実行するときに、どういうふうにイメージしたらいいのかというのは、それはもしかしたらこの先なのかもしれませんが、実行レベルの話なのかもしれませんけれども、どこかにそういうことを、誰が主体になって、誰の責任範囲でということを考えなければいけない。

事務局がおっしゃったように、これも概念的で申しわけありませんけれども、日本はよくなくて、特にマスコミがよくなくて、霞が関をたたけばいいとか、大企業をたたけばいいと、彼らは無責任にやりっ放しなんです。本当は、私はマスコミをどこかでちゃんとレクチャーして、まともなマスコミを育てなければいけないと思っているんですけども、それもどうしようもないので、もうちょっと自信を持っていただいて、ある程度霞が関が次のプランニングをしっかりとやる。その場合、民主的なプロセスを使わなければいけないですけども、それを持たれていいのではないかと思います。

2番目ですけども、この中に書いてあることで、先ほどは責任のあり方とか意思決定のあり方ですけども、国土基盤をつくる。それが、インフラづくりをやって、市場が反映するというルートがありますね。例えば道路、港湾、鉄道もそうです。スケールメリットが働いて、自然属性のものは国がやって、それによってインフラがあって、市場が栄える。これは1番目です。

2番目は、もう少し制度、インフラもかわりますけれども、それがあると、全部マーケットメカニズムというわけにいかないけれども、部分的にマーケットを使って国もよくなる。例えば、先ほどだったら、林業みたいなものは、日本の林業はそのままではマーケットは回りませんから、制度をつくり、スキーム、ある意味では何かしらの国のインフラづくりがあって、初めて林業が栄え、その中で林業があることによって、緑が栄えてくるという構造ができる。これはマーケットだけではできない。

もう一つは、マーケットは全然だめなもの、苦手なもの、例えば防災。防災もあるのかもしれませんが、治水の問題、こういうことは国が、あるいは行政がしっかりやることによって、意思決定は、さっき言ったように、民衆レベルとかリージョンレベルが入ってくるのかもしれませんが、マーケットの苦手な部分を直接的に国土基

盤で我々の福祉を増すという、そのルートが違おうと思うんですね。そのルートが、おそらくこの中に非常にたくさんのもが入っているので、私にはわかりにくかったんですけども、よくそれを見ていくと、これはこの類型に落ちるなというのがあるので、それも実施レベルなのかもしれませんけれども、本当にやろうと思ったら、さっき言った意思決定の問題から、これはどういうルートで国がよくなっていくか、日本がよくなっていくのかというルートづくりもロードマップになるのかもしれませんが、どこかでやっておく必要があるのかなと。大きな点ではその2つ、私は今感じています。

委員長 どうもありがとうございました。細かいところではよろしいですか。

委員 細かいところでは、アジアとの接点とかありましたけれども、気になったのは、僕は専門家ではないのでわからないんですけども、例えば携帯電話の話がありましたよね。道路の左側を走るのは日本とイギリスとニュージーランドぐらいですかね。そういうことはどういうあれになるかわかりませんが、鉄道で1067ミリの世界が支配的なのは、日本とどこでしたかね。標準軌も入っていますけれども、新幹線と地下鉄、多少入っていますけれども、京成と京急ぐらいかな。そういうことのいろいろ技術的な側面も含めて、アジアと日本とか、世界と日本がつながっている。通信が一番そうなのかもしれませんけれども、そのところを一個一個つぶしていく必要があるのではないかなということを感じました。以上です。

委員長 ありがとうございました。

事務局 基本的に、今回の国土形成計画というのは、国の指針を書くということですから、意思決定のメカニズムということからすると、主語は、国がやるということを中心に書いていくということなんです。国が何をやるか。その付随的に、地方のことも、またコミュニティのことも書きますけれども、国が何をやるかということをはっきりと書いていくというのは、基本的な計画の目的だと思っています。

もう1点、先生から、先ほど事務局から道州制のことについて、違いますと申し上げたのは、現行計画の中で道州制のことを考えていないということでは決してなくて、道州制の動きもちゃんと見ておりますし、プライマリーバランスも見ておりますし、公共投資と更新投資の格差から、今つくってきたものも、ひょっとすると更新できなくなるというようなことまで考えてそれはやっていくんですが、事務局から申し上げたのは、今、圏域部会でやっているブロックというのは、この6月にも、夏前にもそういう圏域

を政令で指定しなければいけないという条件がきていて、それと道州制の議論とは時間的な差がありますねと。ですから、今の圏域の部会の議論は、広域行政の観点から決めようとしていて、統治の観点から決めようとしているのではありませんよと。そこを差別化して申し上げたということと、それから、この間アンケートを見ていましたら、知事さんが道州制を導入できるというのは、早くても10年だという意見が10人ぐらいで、一番多かったのは、10年から15年ぐらい。それから、多分9つの知事さんは、道州制に対しては非常に否定的だというアンケート結果が出ていました。

したがって、今回、制度調査会から出ていますけれども、実際に制度化していくのには時間がかかる。視野には入れていくということで、それは十分わかっております。

委員 それで結構です。

委員 心配するのは、メディアで発表されたときに、普通の人は、いきさつを知らないですから、道州制で区割りが出た。今度、別のところでまた出た。一体うちはどうなっているのと、それがちょっと心配なだけなんです。

委員 今、国が主語だということはよくわかったんですけども、国が主語で、全部国ができるかという、できないですね。そこのところが多分実施段階で、僕はわからないですけども、飛行場でよくマスコミで批判されるように、関空があって、伊丹があって、神戸があって、国を主語にした場合、ハブ空港はどんなっちゃうのとか、ハブポートはどんなっちゃうのと、いつも問題がありますよね。上海に当然負けてしまうなとか、こんなんでいいんだろうかと。そういう心配を考えたとき、実施のレベルで、国がこうだぞと言ったときに、本当にそれがうまくいくのかなという心配があるので、ちょっと質問させていただいたんですけども、その辺はどうなんでしょうか。

事務局 おっしゃるとおりで、できるだけ我々は主語を明確にして計画書をつくりたいと。特にこれまでつくってきた計画が、主語がないという計画になっておりまして、事業を実施する主体が誰かというのが明確になっていなかったということなので、その辺をできるだけクリアにしたいということでございます。全部国ができるとは決して思っておりません。

委員 わかりました。

委員長 そういう意味では、ここで言っているところの国土基盤とは何かというのが欲しいんですね。イメージで言うと、国がある部分のプランニングか、あるいは実施か、

マネジメントか、それは物によって違うけれども、ある部分責任を持ちながら、構想を立て、前に推進していくようなもので、しかも国土というある程度の空間的規模を持ったところに貢献するようなものというように私は感じるんですけども、そのところがあまりはっきりしないと、駐車場をつくるような類のものまで入っていたり、民間そのものみたいなものも入っていたり、そのところの定義を書いた上で、限りなく国土基盤と言えるものと、国土基盤的に言えば少し外れるけれども関連しているものというものの仕分けというか、色分けというか、グラデーションをつくることも可能ではないかと思うので、そんな作業もやってはどうかと思ったところでございます。

委員 先ほどのアジアの関係ですけれども、人の交流で言えば、はっきり言って、中国の方と議論していても、日本に対して、我々が思っているような思いはないですね。はっきり言って、今、人の交流は、中国はどんどんヨーロッパに向いていますし、ほかのBRICsに向いていますから、そういった意味で非常にアンバランスなんですけれども、ただ、我々としては、シームレスアジアを促進するような、そういった国土基盤をつくっていくんだ、これははっきり表明しなければいけないと思うんですね。それはなぜかという、それは相互理解を促進することによって、安全を含めてそういったものをやっていくんだということだと思うんですね。ですから、そういった意味で、目指すべき新たな姿の中で、相互依存の一層の深度化という言葉が、相互依存という言葉が私は誤解を招きやすいのではないかという感じがするんですね。

具体的にどういう国土基盤をやるかという、これは委員長が一度言われたと思いますけれども、オープンでハイブリッドな地域づくりをすると、おのずと人の交流が始まるんだと。あるいは多様な地域づくりをすれば、その多様性を求めて、アジアの人は必ず来るんだと。要するに、自分たちにはないものを求めてそこに来るんだと。そういった意味での基盤整備をやっていったらどうかという議論が一度あったかと思うんですが、そういった形で、少しアジアとの関係は、きょう改めて見ている、少し整理し直さないといけないのではないかなと。寺島先生の議論も多分そんな感じだったのではないかと私は思うのですけれども。

委員長 まだまだ議論は尽きないところではあるんですけども、これは次回に回すとして、きょうはこのくらいにしたいと思います。

大局的に言うと、先生が言ってくださったようなのが典型ですけれども、ドシッと

たところを前に打ち出す、めりはりをつける、理念みたいなところと具体論を分ける、新しいものと従来型のものとを分けるとか、そういう仕分けと、それこそ選択と集中みたいなものをこのレポートの中でもやると、次の議論がやりやすいなという感じがいたしました。多分一言で言えばそういうご指摘が多かったのではないかと思います。

あとは、これからの進め方について、事務局からお願いできますか。

事務局 資料5を見ていただきたいのですが、国土基盤専門委員会の今後の検討スケジュールと書いたものがございます。最初のページは、これまでの経緯であります、2ページをめくっていただきますと、きょう第7回専門委員会の後、第8回計画部会の検討内容報告、これは依然、途中経過でありまして、最終ゴールは、3ページに計画部会の検討スケジュール(予定)というのが出ております。6月から夏場において、第11回からと書いてございますが、計画部会において専門委員会の中間報告をし、計画部会中間報告とりまとめ案についての審議があると。これは本専門委員会の当面のゴールであります。それまでの間、今はいろいろいただきましたご意見を盛り込みながら作り込んでいくという作業が国土基盤専門委員会の計画部会への中間報告に入るということだと思います。

それとは別に、それ自体は、5つの専門委員会が膨大なレポートをつくりますと、計画部会の審議がパンクしてしまいますから、非常にコンデンスしたものを事務局のほうでつくらせていただいて、それをご相談するという形になりますが、その背景には、本専門委員会での今までのご意見を反映したバージョンをしっかりとっておくということになると思いますし、それに専門委員会としての理念のとらえ方とか、具体の施策とか、その施策の背景となるような、実施の際の主体とか、仕組みみたいなものをある程度書き入れておくということかなと思うわけでございます。そのためのたたき台をきょうご検討いただいとと考えてございます。

委員長 きょうつくっていただいたのは、さっき申し上げたように、いろいろ入っているけれどもごちゃごちゃしている感じもするし、例えば、アセットマネジメントというのはビジネスモデル風なものにはなっているけれども、ほかにも流域管理とか、あるいは施設の整備の仕方、委員が言ったみたいいろいろな手法とか、Howのところがありますよね。Whatの柱はこれとこれ、Howの柱はあれとあれ、理念はこれとこれというのを、骨の太いところを合意しておくようなのは要ると思うんですね。細かいのはそ

の後、枝葉をつければいいのか。理念みたいところは、これまでの議論で随分やってきたと思うけれども、具体の What と How のところで何を入れるかというところぐらいは、3月30日のときにはある程度出さないと、あまり細かい話ばかり出してもしようがないでしょう。

どうもありがとうございました。ご苦労さまでした。

閉 会