

国土審議会第3回計画部会

(奥野部会長) それでは、定刻になりましたので、ただいまから国土審議会第3回計画部会を開催させていただきます。本日はお忙しい中、御出席いただきましてありがとうございます。

まず、事務局から本日の会議の公開について説明いただき、会議資料について確認をお願いいたします。

(国土政策局 総務課長) 当部会は、国土審議会運営規則に従い、会議・議事録ともに原則公開とされており、本日の会議も一般の方々に傍聴いただいております。この点につきまして、あらかじめ御了承くださいますようお願いいたします。

次に、議事に先立ちまして、お手元の資料の確認をさせていただきます。まず、議事次第、座席表とありまして、資料1が国土審議会計画部会委員名簿、資料2の1から3が大都市圏・グローバル化・国土基盤関係資料、そして資料3が計画部会の検討スケジュール、このほかに参考資料1として第2回計画部会の意見要旨、参考資料の2として各種団体等からの提言、今回は関西経済連合会の建議をお付けしております。また、高橋委員から資料の御提出がございましたので、併せてお配りしております。

以上の資料につきまして不備がございましたら、事務局までお知らせください。よろしいでしょうか。では部会長、よろしくをお願いいたします。

(奥野部会長) それでは、本日の議事に入ります。カメラによる撮影はここまでとさせていただきます。

お手元の議事次第を御覧ください。本日の議題は、活力ある大都市圏の整備について、グローバル化への対応について及び国土基盤の維持・整備・活用の方向性についてであります。

まず、これらにつきまして事務局から一括して説明をお願いいたします。その後に意見交換に入りたいと思います。よろしくお祈りいたします。

(国土政策局 大越計画官) おはようございます。それでは資料に沿って説明させていただきます。説明資料としては、資料2-1、これが文字だけのものですが、論点整理ペーパー、そのほかに資料2-2、2-3としてパワーポイント資料、関連資料をお付けしておりますが、説明の中では資料2-2、これを用いて説明させていただこうと思います。

それでは説明いたします。本日の内容につきましては、大都市圏、グローバル化、国土基盤という三つの視点について御議論いただこうという趣旨でございまして、内容的に非常にボリュームが多いものですから、少し駆け足の説明になるかと思いますが、よろしく

お願いいたします。

資料の構成として、1番、時代の潮流と課題とありますが、これは基本的に現状認識でございます。これが2ページほどありまして、3ページ目からは、2の目指すべき姿として、これからの、今後の方向性というところについて記したものでございます。

それでは1ページ目から説明いたします。資料2-2、パワポペーパーの2ページ目を見ながらお願いいたします。パワポの2枚目ですが、これが、我が国が直面する時代の潮流と課題と示しておりますが、1回目の部会で提示いたしました、六つの時代の潮流と課題、人口減少、少子化、高齢化等ありますが、それが今回の視点、大都市圏・グローバル化・国土基盤というところにどう関連してくるかについて示した関連性について掲げたものでございます。例えば急激な人口減少、少子化、高齢化、それから5番目の食糧問題、こういうところが1番上の大都市圏の整備、ここに問題がかかってくるかなというところでございます。

パワポ資料の3ページをお願いします。日本の人口の約半分を擁します三大都市圏、この中でも人口減少、それから少子・高齢化という状況に陥っていくという状況にあります。パワポ3ページ目の資料では、合計特殊出生率について記しておりますが、特に大都市圏の中でも東京圏、大阪圏の出生率は非常に低い、特に東京都の出生率としては1.13という極めて低い値となっております。

パワポ資料4枚目をお願いします。そして、各地域におきまして人口は減少してくところでございますが、その中でも東京圏におきましても次第に減少していく。ただ、この棒グラフで緑で示しております65歳以上の高齢の方々、ここにつきましては、東京圏ではおおむね2050年ぐらいにかけて増えていくという状況でございます。特に郊外部において高齢者が激増していく様子がありまして、ニュータウンのオールドタウン化ですとか、要支援・要介護者、そういう方々の急増が予想されるところでございまして、ただ、一方で、健康寿命が延びていることから、元気に活躍したいという御高齢の方々も増えていくという状況でございます。

論点ペーパーの方に戻って、4個目の項目ですが、観点が変わりまして、安全・安心というところが大都市圏でも当然一番重要なところでございまして、首都直下地震、南海トラフ地震、こういう発生確率が非常に高いものがあって、更に都市型豪雨、このようなものに対応していく必要があるというのが目指しているところでございます。

続いて、(2)のグローバル化への対応という項目でございます。グローバル化の進展、これにおきまして、人・モノ・会社・お金・情報、こういうのがボーダーレスに自由に移動できるような時代になっていることから、パワポ資料の5ページ目をお願いします。ここでまず観光の話になっておりますが、外国人旅行者の受入数の比較でございます。これは2013年、昨年資料でございますが、日本は初めて1000万人を超えたところでございますが、観光入国客数としては世界で27位、アジアでも8位という位置でございます。これにつきまして、これを支えるものとして、LCC、ローコストキャリアですと

か、クルージング、こういう需要も増加する傾向にございまして、そういうことも増えていくだろうということを考えております。

パワポ資料の6ページ目、観点が変わりまして、産業の関係でございまして。高度経済成長を支えたものづくりの産業におきましても、海外の現地生産が増えているところでございまして、特に6ページの資料にありますように、かなりの方向で右肩上がりに上がっている状況が分かります。また、産業別で見ますと、サービス業の割合が増加しているということが伺えます。

パワポ資料の7ページ目をお願いします。アジア諸国の急速な成長とありますが、特に東アジア諸国で今後順調に経済成長していくことが見込まれておりまして、ここでGDPにおける比較で見ますと、1990年代にはアジアで約2割だったものが、ほぼ現在のところでは4分の1強、27パーセントですが、これが更に伸びて、2030年頃には40パーセントに達するのではないかといい言えるような状況がございまして。

また、こういう成長を取り込んでいこうということでもございまして、パワポ資料の8ページ目、9ページ目を併せて御覧いただきたいと思っておりますが、このグローバル化を取り込むための大規模なゲートウェイの整備ということでもございまして。8ページ目が東アジアにおけます港湾部整備計画、現状の港湾整備の計画のあるところとなっておりますが、9ページ目は同じく空港における現状と今後の整備計画という趣旨でもございまして。

8ページ目の方はコンテナの取扱量でもございまして、現状で上海、シンガポールというところに大きな丸が書いてありますが、非常に取扱量が多いと。それに比べて東京、大阪、京浜港と阪神港というところで取り扱っているコンテナでもございまして、これは非常にかなり小さい、差が付けられている状況にありまして、一方で、青い丸の外側に点々で丸を示しておりますが、これは今後の整備計画のあるところを示したものでございまして、特に上海ですとかシンガポールですとか、相当大きなキャパシティになっていく計画があるということでもございまして。

9ページ目の空港の関係で見ますと、現状の東京、それから上海、ここが1億を超える旅客数を扱っている、国内、国際合わせてですが、扱っている状況でもございまして、これにつきましても東アジアの各地で様々な計画がございまして、ジャカルタですとかシンガポールですとか、点々で示しておりますが、これがおおむね2020年頃のキャパシティになっておりますが、そういう様々な計画があると、グローバルに対応したのものがあるというところでもございまして。

資料の10ページ目をお願いします。世界の中での東京の位置付けという推移でもございまして、東京は、ニューヨーク、ロンドン、パリ等と並ぶ国際都市でもございまして。この資料は、森記念財団の世界の都市ランキングというものから取ったものでございまして、そういう状況にある中で、アジア各地のシンガポール、ソウル、香港ですとか、こういうところが急速に成長してきているという状況が分かります。それから、経営者の視点で見ますと、東京は逆にシンガポール、香港などの後塵を拝しているという状況が見て取れます。

資料の11ページ、パワポの11ページでございますが、ここにつきましては、世界中で大都市圏の比較になっておりますが、東京と広州が3000万人オーバー、そのほか2000万人超が、かなりのところがアジアに集まっているということが見て取れるかと思えます。

それで、論点ペーパーの方に戻っていただきますが、今後の東京、大阪圏、ここが約1時間で移動可能になる、これはリニア中央新幹線でございますが、2027年には名古屋まで、2045年には大阪までつながる予定でございます、これにより三大都市圏が約1時間で移動可能になると。この辺が一体となったスーパー・メガリージョンが形成されるということを考えております。

現状での世界の都市の大きさで見ますと、東京が一番大きいわけですが、これに大阪、名古屋が集まって、全体で6000万人程度の規模になってくると。それに対応した、そういう世界から人・モノが集まるスーパー・メガリージョンが形成されていくと考えております。

論点ペーパーの2ページ目の真ん中ほど、国土基盤の関係でございます。ここにつきましては、全体の方針としては、コンパクト+ネットワークで進めていこうというふうなことを考えている中で、一方で高速交通ネットワークの整備というのは、この50年間で相当進捗してきたところでございます。また、2050年ぐらいまでを見越しますと、首都圏三環状ですとか、リニア中央新幹線、整備新幹線、こういうものが着実に整備されていくだろうということを考えております。

パワポの12ページ目、ここに社会資本ストックの関係でございます。特に公共事業として、高度経済成長期に非常に多くの整備がされていたものでございまして、赤の線がGDP比のストック、インフラの整備の額、そして青で示したものがその額本体でございます。額本体としては、平成7年の44.4兆円、これが最高でございまして、ピークでございまして、今年度としては21、約半分以下に落ちているという状況にあります。GDP比で見ましても、経済成長期の40年代、50年代には10パーセント程度であったものが、現時点においては4パーセント強という状況にございます。

そして、それとともに老朽化というものが進んでおりまして、パワポの13ページでございますが、今後の10年間に、建設後50年間以上経過したような施設の割合が急速に増えていく、道路、トンネル、河川の水門等、それから港湾岸壁、こういうところにつきましては、2033年頃には全体で50パーセントを超えてくるだろうという見込みになっておりまして、それに応じまして、維持管理費、維持更新費というものが非常に増えてくるということが見込まれます。

一方、論点ペーパーの2枚目の最後のところでございますが、このような観点が加わりますが、ICTなど技術革新、これによりネットワークにつながっていくという現状が進みつつあるという状況もございます。

3ページ目の目指すべき姿ということで、今後の方向性についていろいろと今回は御意

見いただきたいというところでございまして、まず大都市圏の関係でございしますが、まず3点柱を挙げております。まず、安全・安心な都市でなければならない、2点目がヒト・モノ・カネ・情報、こういうものが対流するような創造の場であること、3番目として、各大都市圏が強い個性を持って、更にそれぞれが連携することによって新たな価値を創出していく、この観点が必要だということを考えております。

1-2、ここからが具体策ということでございます。ここにつきまして、まず安全・安心の関係でございしますが、グローバル社会においては、そういう安全・安心であること、これが基本で、そこがなければ人が集まってこないという状況がありますので、様々な耐震化ですとか、そういう対策はやっていかなければならないということは当然でございます。

資料4ページ目に移りますが、人口減少が生じまして、ある程度適切な都市機能の再配置等により、環境との共生を図っていくことも可能になるのではないかとこの点がございます。

次のところでは、住みよく、一方で、文化・歴史、こういうものの伝統というものを継承していかなければならない、それが都市の魅力につながっていくという点を指摘したものでございます。

三つ目の丸は高齢者の激増、特に大都市圏の郊外部においてそういう状況が顕著であるということから、高齢者の方々、あるいは要介護という方々も安心して住み続けられるような都市にしていかなければならないということを示したのがパワポ資料の14ページでございまして、スーパーウェルネスシティとして、いろんなサービス付き住宅ですとか、空き家を活用した子育て世帯、これにより高齢者のみならず、子育て世帯も暮らしやすいような都市にしていける必要があると。

15ページ目もおおむねそういうことで、ケアについて記したパワポ資料でございます。一方で女性、高齢者、そういう働きやすい場ということから、ネックとなりますところがありますのが、パワポ16で示した通勤時間ということがございます。特に大都市圏の周辺におきまして、非常に通勤時間が長いと。1時間以上で、赤で示した棒グラフのところ、東京あるいは大阪ほか関西で非常に大きい数値になっておりまして、安心して子供を育てるような環境整備が必要になってこようということで、パワポの17ページに、利便性の高い場所への保育所の整備の例として、鉄道利用者の利便、鉄道駅に併設したような保育施設のイメージを掲げて、示しているところでございます。

論点ペーパー4ページ目の最後でございしますが、失われたコミュニティの再生というものも重要になってくるだろうということを指摘しております。

観点が変わりますが、東京圏で、オリンピックの関係でございします。2020年に開催されます東京オリンピック・パラリンピック、ちょうど形成計画がおおむね10年ですので、その中間点に当たるところでございしますが、この中で先端的なプロジェクト、これを進展して世界に示していく、そういう新しい技術のショーケースというべき機会になると

ということで、ICTあるいは新エネルギー、こういうものを示していく必要があるだろうと
思っているところでございます。

パワポ資料の18ページ目でございます。これは、東京圏以外にも名古屋圏、大阪圏と
いうこともありまして、それぞれの地域で特徴を生かした整備というものが必要になって
くるだろうということから、大阪圏で言いますと、伝統に裏打ちされた観光、あるいは商
業という魅力、名古屋圏で言いますと、ものづくりと、こういう強みを生かしていく必要
があるだろうというところでございます。

2点目のグローバルな活躍の拡大ということで示しておりますが、ここはおおむねこの
次の3点を柱と考えております。海外から投資、人等呼び込んで成長をしていく、2と
して、世界に活動の場を広げて、成長力を高めていこうと、3番として地域、ローカルの
ところでございますが、ここも直接世界とつながっていくこと、こういう観点が必要だろ
うということございまして、論点ペーパー6ページの2-2でございますが、ここから
具体策に入っていくところでございます。

パワポ資料をちょっとめくりまして、21ページ目のところをお願いします。三大都市
圏とか東京圏ですが、東京圏の強みということで考えますと、シンガポールや香港、アジ
アで対抗するライバルになるところでございますが、こういうところと比較しますと、企
業がそろっている、あるいは研究者が多いというような、経済的、知的のところに強みが
あるかなど。今後、三大都市圏のそれぞれの強みを生かしていく必要があるだろうとい
うところでございます。

ちょっと飛ばしますが、パワポ資料の23ページをお願いします。これで、そういうグ
ローバルな企業が集まってくるための基本的なところとなりますと、そういう玄関口とし
ての空港の状況を示したものでございます。東京、これは成田、羽田でございますが、こ
この棒で示している左側の青いのが発着回数、右側の緑と赤で示しているのが旅客数にな
りますが、今年度中に東京圏で約75万回、1年間に発着可能になっていく。これによっ
てようやくアジアでもトップ、それで世界の中でも戦えるような状況になってきたと。た
だ、ロンドン、ニューヨークのように100万回を超えるところもありますので、更なる
検討が必要になってくるだろうというところでございます。

論点ペーパー6ページの一番下の丸でございますが、2027年にはリニアが名古屋ま
で開業いたします。それに向けたいろいろな結節ですとか、中間駅での町、駅周辺の改良
というのも重要になってくるだろうと考えているところでございます。

我が国における企業としては、生産性を高めていく必要があるだろうというのが7ペー
ジ目の上から示しているところでございますが、立地の関係で言いますと、そういう企業
を呼び込むための事業環境の整備というのが重要になってくると思います。更には特色を
生かした先端分野、医療ですとか航空分野、そういう世界競争で勝ち残るための戦略が必
要になってくるだろうということを指摘していったものでございます。

パワポ資料の25ページ目をお願いします。これが、地域におきましてのグローバル化

という例を示したものでございますが、グローバル・ニッチと言われるような分野もござ
います。そういう点でいろんな例があるということで、グローバルに展開していく、地
方においてもグローバルに展開していく必要性があるというところでございます。

観点が変わりました、パワポ資料の26ページ目をお願いします。これは物流の関係で
ございますが、パナマ運河、そして北極海航路という非常に影響の大きいものがござい
ます。これにつきましては、おおむね来年ぐらいに予定されるパナマ運河の拡張、それから
北極海航路がかなり使われてきている状況にある。それから、この図を見ても分かります
ように、北米あるいは北極海航路で来た荷物は、まずアジアに来る時に、日本が一番近い
位置にあると、そういう玄関口の機能というものを発展していく必要があるかと、そうい
う意味での港湾の整備も重要になってくるというふうに考えております。

論点ペーパー8の一番下の段になりますが、観光につきましてここでちょっと特出しを
したものでございます。観光につきましては、特にパワポ資料の27ページにあります。こ
れはまず、2020年の東京オリンピック・パラリンピックに向けて、観光客数200
0万人を目指そうということの取組を示したものでございます。ここでは六つの項目、方
針を挙げておりますが、オリンピック・パラリンピックを見据えた観光振興、2番目とし
て、インパウンドの飛躍的拡大に向けた取組、3番目としてビザ要件、4番目、地域の観
光地域づくり、5番目として、外国人旅行者の受入れ環境、6番目として、MICE等の
ビジネス客を取り込む手段、という方向で今検討を進めているところでございます。この
ほかに、オリンピックを行いましても、その後というところが重要になってくるだろうと
思いますので、そういう対応もしっかりやっつけていかなければならないというのを、論点ペ
ーパーの9ページ目の最後、あるいは10ページ目の頭のところでそういう観点を述べて
おります。

最後の項目、国土基盤の維持・整備・活用というところでございます。ここにつつまし
て、目指すべき姿として、国土基盤の整備を安定的・持続的に推進していく必要がある、
2番目として、スマート・インフラという、ICT技術を活用したスマート・インフラ化、
3番目として、戦略的なマネジメントが必要ということ、そしてもう一つ、4番目として、
インフラを支える人材の確保という点が必要だろうということで、具体的な方向性といた
しましては、その更新費が大きくなっていく中で、選択と集中、更にはPPP/PFIの
ような民間の力も活用していく必要があるだろうと。更にICTの技術革新、こういうの
はどんどん積極的に取り入れて、スマート・インフラ化を目指していく必要があるだろう
と。メンテナンスの関係も非常に重要でございますので、整備とメンテナンス、こうい
ったマネジメントの重要性ということを挙げております。

パワポ資料の一番最後のページ、28ページ目、ここにインフラ長寿命化基本計画の概
要というペーパーを示しております。これにつきましては、インフラ、今後、老朽化して、
それをしっかり支えていかなきゃならないという中で、その方向性を示したものとしてこ
の計画が、昨年でございますが、計画を定めて、この方向で進めているというものでござ

います。

論点ペーパーの一番最後の辺りで、その辺り、インフラ整備、メンテナンスに関して書いておりますが、そういうシステム自体を輸出すると、そういうメンテナンス技術の輸出、あるいは日本で進めておりますいろんな高速ネットワーク等を活用してインフラを輸出するということの必要性を挙げているというところでございます。

非常に早足で説明してしまって恐縮ですが、資料の説明は以上でございます。よろしくお願いいたします。

(国土政策局 総合計画課長) 引き続きまして、私の方から参考資料の御説明をさせていただきます。一番下に高橋委員から御提出いただいた資料が配布されているかと思えます。今日は高橋委員は御欠席ということで、資料の提出がありましたので、お配りをさせていただきます。内容は、日経新聞の経済教室の記事で、前回の部会で委員が御発言されておりましたとおり、医療界で病院の再編整理が進んでいると、人口減少の中でいろいろ再編整理が進んでいるということで、同じようなことをやはり国土基盤でもやるべきではないかというような御意見でございます。

それから、参考資料の2で、関西経済連合会から提出されました提言を付けさせていただいております。表題が、次期国土形成計画の策定に望むということでございまして、表紙をめくっていただきますと概要が書いてございますけれども、最重要課題として、東京一極集中の是正が必要であるというようなことございまして、具体的な取組として、その概要の一番下にありますとおり、スーパー・メガリージョンを形成して、首都圏以外にも経済の核となる地域を作っていく必要があるんだということとか、2枚目のページにありますように、ブロックがそれぞれ特色を持って強みを発揮していかないといけないとか、あるいはバックアップ拠点の整備というようなことを提言をされておりますのでお配りいたしました。

今後ともいろんな方々から提案をいただきましたら、部会で配布をさせていただきます、議論の参考にしていただければというふうに考えてございます。以上でございます。

(奥野部会長) どうもありがとうございました。それでは、意見交換に進みたいと思えますが、御質問、御意見をいただければというふうに思えます。どなたからでも結構ですが、恐縮ですが、増田委員が少し早目に中座されるということでございますので、先に伺ってよろしいでしょうか。

(増田委員) すいません、途中で退席するものですから、先に意見を申し上げたいと思えます。全体として、項目は網羅されているというふうに思えます。これからの目指すべき方向性について、そういった方向性については全体は網羅されているというふうに、目指すべき姿について網羅されていると思えます。

その上で、大都市圏の問題について、まず今大都市圏が抱えている問題、リスク、首都直下の問題も、例えば東京圏になりますが、東京圏について更に言いますと、ここでも記述があるんですが、あるいは高橋泰さんの今日出されている資料にもございますけれども、

やはり高齢化によるリスク、特に2030年、40年に極めて後期高齢者の数が増えてくる、2040年に現在の2倍近く増える、それから生産年齢人口が40パーセントぐらい減るということになります。今日、今現在で東京都に4万3000人の待機介護者がいるというのが東京都の正式な発表になっていますので、恐らくこれから施設を多く作るということはほぼ難しいと思いますので、きちんとしたシナリオが、その2030年、40年に向けて、まだ東京都がきちっと作れていないのではないかとというふうに思います。

東京都は、やはり国際的な金融センターですとか、正に都市間競争に勝ち抜く国際都市になっていかなければならないんですが、一方で、当然のことながら、いつまでたっても不交付団体と言うか、当たり前なんですけど、不交付団体でありますので、都の持っている投資能力というのは、これからどんどん高齢化対応の方にグーッと取られてしまうような形になるのではないかと、すなわち、いわゆる成長の源泉の方にどれだけ向けられるか、非常に難しい状況が出てくるのではないかと思います。それが一つ。

それからもう一つは、このことも記述してありますが、東京都について言いますと、合計特殊出生率が昨年1.13、前の年は1.09ですし、ほぼそこが限界に近いのではないかと。いわゆる人口の再生戦略に極めて乏しくなっているということでもあります。恐らく住宅の狭さだとか、保育所の数だとか、長時間通勤ですとか、出産子育ての、あるいは教育のコストの問題ですとか、後に続く若い人たちが先輩方の苦勞を見て、極めてその辺りについて消極的な対応ということもあると思うんです。

こうした問題についてきちんとした答えを出すような目指すべき姿というものを書く必要があると思うんですが、まず一つ、そちらについて言いますと、私は、大都市圏でくくっているんですが、一つ東京圏が突出していて、そのほかの都市圏、それから地方圏というぐらいにしないと、大阪、名古屋は、もう今、震災の一時期を除くとずっと転出超過が続いていますので、東京は特出ししてもいいぐらいのところではないかというのが一つ。

それから、大都市圏での少子化対策、特に東京での少子化対策というのは、ほとんどやっぱり成果を期待するのは難しいのではないかと、今現在でも、実は東京都がサボっているわけではなくて、一人当たり莫大なコストをかけてやっているわけですが、それで、先ほどの目指すべき方向でずっといろいろ書いてあるんですが、特に人口的な観点から大事なものは、4ページ目の下から二つ目の丸のところに書いてある、大都市圏の出生率が低いと、結婚・出産・子育ての希望をかなえるため、女性が働いてうんぬんと書いてあるんですが、多分ここに書いてある、黒ポツでずっとテキストを書いていますけど、それだけでは結局変わらないので、働き方、ワークライフバランスですとか、特に女性のキャリア形成にとって、今非常に難しい働き方を強いられているという辺りを変えないと、この問題の解決になりませんので、国土交通省自身が政策を持っているかどうかは別にしても、やっぱり考え方は、そういう働き方、ワークライフバランス、企業はそこにどれだけきちんと取り組めるかといった辺りについては書き込んでおいた方がいいのではないかとということでもあります。

それからあと、目指すべき姿、全体を通して言いますと、グローバル化の方も含めて、やっぱりやれることは全て書いてあるんですが、もう少しメリハリを付けないと、どこを重点化するかということ、メリハリを付けないとまずいと思うので、例えばグローバル化について言うと、5ページ目の下のところに①、②、③とあるんですが、私はやっぱり①ですね、海外直接投資、これは政府としてもそこをグッと高めるということを言っておりますが、この辺りに一番重点化を置いて、それでこのグローバル化を図る。先ほどのグローバル・ニッチ、トップ企業を作っていくなんていうのも非常にいいことですが、極めて確率としては少ないと思いますので、望ましいんですけども、まず海外からどれだけ投資を呼び込めるかといった、そういう大都市圏だとか、あるいは国土のあり方をもっと強調して、それに向けての施策を重点化すべきじゃないかと思います。以上であります。ありがとうございました。

(奥野部会長) ありがとうございました。事務局の方のリプライについては、質問ですぐに答えていただいた方がいいものについてはお願いいたしますが、そのほかについては、一通り御発言いただいた後でまとめてお願いできればと思います。

(野城委員) 今、増田委員からお話でしたが、私も論点としては全て一通り拾われていると思いますが、確かに説明を聞きながら、今日は一体どの論点を議論するのかなと何度か見返したんですけど、三つの論点が実は今日入っているわけですね。というぐらいに、割と全てが当たり前と言うか、当然なんですけれども、ただ、ストラテジックに考えた場合、何がそこにあるかということ考えた時に、残りが少ないので、やはりこれからは皆様の御意見を受けながら、重点を図るべきだろうと思います。

それで、私が指摘、申し上げたいのは、一つはインフラの再整備ということと、やはり今、増田委員からもおっしゃっていた東京でございます。まず、東京のことに関する認識を申し上げますと、一つは内部構造の問題としては、出生率が非常に低いということで、前回、鷲谷先生がおっしゃいましたように、地方で生まれた人を全部東京が吸い上げているという国土構造という現実をよく考えると、具合は非常に悪いだろうというふうに思います。

一方で東京というものは、世界的な都市の競争の中の輪の中に入っているということで、今日は森ビルの比較的楽観的な、現在の出来上がった企業の本社が何社あるかということに基づいた資料が出ておりますけれども、経営者の方のランキング及び、今日は出ておりませんが、プライスウォーターがまとめられたレポートは大変シビアでございまして、もはや有能な人材、次の世代を担うような人材がシンガポール等に移転しているというように思われるデータも出てきているわけございまして、瞬時に情報と人材とお金が移動する環境の中に東京があるということでございまして、国土計画としても、確かに国土全体の均衡の発展から見ると、余りにも東京が強すぎてという観点がございまして、しかし、残念ながら、やはりエースで4番が倒れると日本は総倒れだというような認識を持ちながら、東京を強くしていく。その強くしていくというのは、単にものづくり産業の管理

拠点があるというよりは、都市自身で世界中に今イノベーションを起こそうとしている、イノベーションのディストリクトということ、戦略的に都市の中に作って、そこでオープンイノベーションを作るような戦略が、都内の今日名前が挙がっている都市で行われているわけですので、東京にどういう知的集積を作るかということについて戦略を持っていくべきで、東京というだけではなくて、東京自身も、国土全体がネットワーク構造であると同じように、やはり東京の中も非常に特徴のあるノードがあって、それがネットワークでつながっていて、それらのノードはどうやって生きていくかといったような発想が必要だろかなと思います。

そういった中で、少子化問題を考えますと、これは根本的な解決にはなっていないかもしれませんが、シュリンクしつつあって、死につつつあるけれども何とか生き延びつつある郊外に、子育て特区のようなものを作って、そこで重点的に、単に保育園だけではなくて、住環境あるいは学校、病院、要は子供を作って育てようと思う方々から見ると、魅力のあるようなところを見出して、そこに重点的に投資を作っていくと。それはいろんな特区があるんです。例えば、多摩ニュータウンの一部に緑化環境があって、ハードウェアの環境がありますけれども、URの住宅、非常に小さいので、それをニコイチなりサンコイチに変えるなどの再整備をしたり、あるいは教育環境についても、東京都が先にやっているような、進学校を、都立高校も強くするようなことも含めてやっていったり、あるいは病院についても、都心までいかななくても高度な医療が受けられるようにするといったような、幾つかの子育てをする視点から見た場合の統合的な戦略ができるような地区を作っていく。

また、イノベーションという点でいきますと、子育て期で、女性の就業形態を考えますと、やはりそこには、週に1日か2日は本社に行って、フェース・トゥ・フェースで仕事をするけれども、ある日付は、二、三日の間はむしろ近くの業務拠点に行って就業ができるようなことも含めた、そういうワンセットにしたような地区を作ることによって、それによって、一つは非常に才能のある女性がイノベーションに寄与できていないといったようなことや出生率の問題を解決していくような戦略が必要ではないかなと思います。

そういう意味では、東京オリンピックに際して、非常に面的な整備ができるような感じではなくて、私はオリンピックの準備を若干お手伝いしていますけれども、オリンピックの施設ですら、あれだけみんな足を引っ張り合っていて、しかも自分のことしか思っていない人たちだったとすると、施設ですら間に合うかどうか非常に私は危機感を持っております。そういう意味でいきますと、やはりインフラの定義も、今あるインフラの意味を変えるような工夫が必要だと思わうんですね。

例えば、実現性はないかと思えますけれども、例えば箱崎地区に、ちょうど交通の結節点がありますが、地下鉄も高速道路の結節点に船着場を作って、そこと湾岸と結ぶような交通を作ることがオリンピックの時の交通でも補助的な交通にはなりますし、また、今、ポイントであります湾岸地区というのは非常に脆弱で、橋が落ちたりしたら、高層住宅だけがあって、基盤的には大変脆弱な土地でございますので、そういう意味では、例えばオ

リンピックの時の補助的な交通としても、あるいはその後の交通対策からしても、水上交通の補助的な交通路を作っていくとかいうように、今あるインフラに何を足したら意味が大きく変わってくるかといったような、面的なあるいは量的な整理というよりも、今の持っているインフラの意味を更に再定義するような発想が必要だと思えます。長くなりましたが以上でございます。

(奥野部会長) ありがとうございます。坂村委員、お願いいたします。

(坂村委員) 今、増田さんとか野城先生がお話しになったように、基本的には全くそのとおりで思って、これから先はちょっとメリハリを付けていろいろ、今これは良くできていて、全部ポイントはみんな書いてあると思うんですけども、やっぱりメリハリをどう付けていくかというところが重要だと思えます。

メリハリを付けていくことになると、一つ議論しておかなきゃいけないことっていうのは、一体何を指すのかということで、いつもこういう検討会をやっている時に思うんですけど、我が国は一体何を指して、どういうふうに成長していくのか、その論点をはっきりさせないと、例えば少子高齢化といった時に、少子高齢化じゃいけないのかという話もあって、もしも少子高齢化をどうしても駄目だというんだったら、国土計画の前に子供をどうやって増やすのかという議論をしないとどうにもならないわけですよ。

だから、その辺のところを、ちょっとなんとなく私はやっぱり引っかかって、いろんなデータが出ていますよね。空港の話とか港湾の話も出てるけど、みんなこれそのまま見ると、トップにならなきゃいけないのかというふうにやっぱり思われ、これちょっと私、前に何かそういう議論があったのとは違いますよ、今の議論がと言っているわけじゃないです。そうじゃないんだけど、その辺のところを、何と言うんですか、ちゃんとやらないと、別にやっぱり1番の方がいいとは思いますが、もう少しそこら辺を整理しないと、ということですよ。そうじゃないと、全部1番に向かっていくようにするというのは、ちょっと我が国の今の状況から考えて非常に難しいことがあるとするならば、やっぱり一体何を指すのかということですよ。

例えば会社でも出ておりますけれども、売上げを伸ばすことだけやっていたら利益が減っちゃったと。だから、重要なのは利益を伸ばすことで、売上げを伸ばすことじゃないのかということがあるわけですから、そういうようなことをちょっと考えることが非常に重要なんじゃないかなということが総論的に思ったことです。

もう一つメリハリということと言うと、2番目に言いたいことは、やっぱり東京と大都市圏と、今回は議論になっていますけど、大都市圏の整備と地方の整備というのは、常にやっぱりペアで考えないといけないと思うんですけど、ここでもやっぱりメリハリを付けるんだったら、私前から言っているんですけど、東京23区以内の、例えば山手線の内側はもう建ぺい率がないとなれば、どうでもしてしまって、その代わり地方は逆に、もう例えば3階以上のビルは建てちゃいけないとか、何かそういうドラマチックなメリハリを付けないと、やっぱりコンパクトとネットワークという案が出なくて、結局みんな地方は東

京を目指すのかみたいになっちゃう、これ現状として今東京を目指すみたいなことをどんどんやるものだから、メリハリが付いてないわけですよ。だからそこをやっぱりどうするのかということが重要ですよ。

それともう一つ、3番目に言いたいのが、個人と公共という話を日本はあんまりしないものだから、例えば住宅政策にしてもそうだと思うんですけど、一つ家を作るって言ったなら、個人の土地に個人の家を作るんだからなんでもいいみたいにやるわけですよ。だから看板なんかもそうなんだけど、自分の土地の中に看板を立てちゃなんで悪いみたいになるんですけど、そうじゃないような考えでやっている国というのもあるわけで、例えばスウェーデンなんかそうですけど、住宅政策、個人で自分の家を自分の土地に建てるにしても、例えば車いすが通れないような家は、家というのは、その後ほかの人が使うかもしれないという時に、高齢社会を迎えている時に車いすが通れないような廊下の狭さの家はいけないとなると、それはちゃんと法律で決まっています、車いすが通れないと家を建てられない状態になっているわけですよ。なぜかと言ったら、家というのは、多分最後はその人が亡くなってしまったら別の人が住むかもしれない、その時に建て壊さない、もう1回それを再利用すべきだということの合意ができていますからですよ。だから、それは、野城先生なんかとも昔やったんですけど、日本の住宅がなかなか、1回作ったものをまた壊しちゃって、また壊しちゃってということをどんどんやっているわけですけど、さすがにちょっとそういうことはこれからはどうなのかなという、住宅というのは、個人のお金を出したとしても個人のものなのか、パブリックのものなのかという議論をしなきゃいけないと。

最後にちょっと言いたいのは、ICTのことが出ているんですけど、ICTをどう使うかということ、やっぱり私は何回も言ってますけど、重要なことであって、例えばそういう意味でいくと、空間整備というのはやっぱり限界があるので、今だったら例えば治療をする時に、対面治療じゃないというところが、例えばネット治療でもいいということをやれば、かなりこれは解決できるわけですし、教育もそうですよね。教育に関してもそのようなことが言えて、ネット授業をやっぱり認めるべきだということですよ。これはちょっと、そうなってくると、だんだん国土交通省だけでできるかどうかというのは非常に難しくなるんですけど、そういうことをちょっと考えていかなきゃいけない。

それと、それに合わせて、そういうICTがやっぱり都市をもっと変えていくということは絶対事実だと思うんですけども、女性の進出ということを考えても、産業構造自身が大きく変わっていて、今ハードウェア産業からソフト産業になっている、多分アメリカを見てもグーグルみたいに、ものを作ろうとしますけど、作る前に大きくなったところは、やっぱりソフトウェアの力が大きかったと。フェイスブックとかみんなそういうところ、みんなそうです。そういうところを考えると、そういうところも関与している、先進国ではソフトウェア産業に関与している人が多いと。そのようにネットでできると、そうしたらやっぱり労働法とも関係あるんですけど、ネットで仕事ができるということになれば

ば、全国的になる時に、ただ、今だっていろいろ、また規制緩和を私どもやっているからあれなんですけど、いろんなことがあって、なかなか認めてもらえないことがあったりすると、来いということになってしまうと、それは教育も医療も働くのも、来なきゃいけないということになった場合の都市整備と、来なくていいとなった場合の都市整備は違うんじゃないかということですね。これが、やっぱりICTが国に与えている影響は非常に大きいと。そういう意味で、インフラ整備と言うか、ICT整備の重要性というのは増すと思いますけれども、それはやはり日本だけでは駄目で、こういうものをやっぱり世界に出していくということが非常に重要なので、やはり日本のことを考える時に、国際協力とか、そういう協力し合うパートナーの国がどこなのかみたいなことは非常に重要だというふうに思っております。以上です。

(奥野部会長) ありがとうございます。それでは、田村委員、橋本委員、家田委員、柏木委員の順番でお願いします。

(田村委員) では、メリハリということで、防災の観点からということで一つ。よくいろいろと書いていただいて網羅されているなということの一つなんですけど、一つ打ち出すとすると、平時の成長を支える国土形成と、非常時の安全・安心を支える国土構造なのかという、その二つを打ち出すというのがあって、もちろん成長というのがある、都市は成長なんだろうけど、地域であれば継続という言葉でもいいのかもしれないんですけど、それは両面やっぴりいかなきゃいけないということ、一つやっぴりはっきり言う必要があるんじゃないかなということかなあというふうに思います。

あと、都市ということに限って言えば、土地利用を意識した都市整備というのを今後進めていかなければいけない。木密や耐震化のことについては書いていただいておりますし、都市型豪雨なんていうことも書いていただいているんですけど、一つ抜けているとすると、高潮災害というのが抜けているのかなと。今後やっぱり温暖化で、海岸線も変わってくるでしょうから、その辺りの海岸の防災というのを一つ意識しつつ、やはりある程度都市の中心部に土地利用を誘導すると言うんですかね、ような考えも一つ必要なのかなというふうに思います。

それから、安全・安心を支える資源としてのコミュニティということを書いていただいているんですけど、今コミュニティと言っても、中身をちょっと整理しなきゃいけないのかなと。例えば、医療・保険・福祉、先ほど地域包括ケアなんかのお話も高橋委員の方からの資料で御紹介がありましたけど、いわゆるどうしても物理的に近接して助けなければいけないようなコミュニティ、それはいざとなると防災にも役立つ、それはどういうことかと言うと、いわゆる一人では安全・安心を確立できない人たちに対して、支援者の人たちを平時&非常時にそばにいていただくような物理的近接というのは、ある程度確保しなければいけませんので、医療・保険・福祉のところを考えると、ある程度、私最初から言っておりますけど、役割の多重化ということで、非常時の安全・安心についてもある程度御協力をいただけるような、いわゆる物理的な環境と、それから皆さん方へのお

願いという制度的なこともしていかなければいけないのかなと。

あとはICTということで、物理的距離に縛られないコミュニティというのは今格段に大きくなってきていて、それを成長に使おうというお話はすごくあるんですけど、安全・安心にじゃあそれを役立てていくにはどうしたらいいかということも、両面で是非考えていただきたいなというふうに思うところを書いていただければというふうに思うところでは。

それからもう1点、全体的にコンパクト&ネットワーク&拠点整備ということは非常にキーワードとしていいなと思うんですけども、いわゆる道の駅が書いてある絵、ございませよ。中山間地域の絵と、あと福知山だとか島根でしたかね、鳥取でしたかの例を出していただいた地方都市バージョンと、それから今回の東京、名古屋、大阪みたいなことを、それから今日は世界というお話も出てきて、その四つのところのコンパクト+ネットワークと拠点化が、いわゆる重層的な国家構造になっていくというところは理解はできているんですけど、何か言葉が整理されていないのと、絵とかでも表されていないので、多分この会議に出てなくて後で読むと、ごっちゃになってよく分からないんじゃないかと。それは是非整理をしてほしいなというふうに思います。そうすると、それぞれそれぞれにとって、例えば防災ならとか、例えば医療なら、というようなお話をしていけるのではないかとというふうに思うところでは。以上です。

(奥野部会長) ありがとうございます。それでは橋本委員、お願いいたします。

(橋本委員) 国土形成計画のメリハリという観点で申し上げますと、やはり今後、国土を世界に開いていく戦略という視点ではないかというふうに思いますし、あと新しい視点という意味では、産業の目線というのがこれからは非常に重要じゃないかというような印象を持っています。そういう点でちょっと二、三、申し上げたいと思うんですが、大都市圏につきましては、今後の国土を世界に開いていくということで言えば、海外からの投資が非常に重要になってくるんですけども、日本は規模の魅力ではなくて、大都市圏の産業のイノベーションをして、交流で呼び込むと、それをアピールしていくということがやはり基本戦略になると思います。

ただ、残念ながら東京圏でも明確な産業戦略が描き切れてない面があるのではないかと、いうふうに思っております。次世代産業のメッカとして、知的ヘゲモニーを握っていく国際都市としての産業競争力をいかに持つかという観点が非常に重要だと思います。例えば東京オリンピックも、先ほどもちょっとお話がありましたけど、スポーツ、アート、ソーシャル&ヘルスケアといったような、日本らしい成熟産業のショールームとして活用していくというような新しい戦略も必要だというような感じを持っております。なぜこういう話をするかというと、やはり実行性ある東京圏、大都市圏の経済産業戦略、地域戦略を描く仕組みが十分ないという点もあるのではないかと、いう感じを持っております。官民の関係者で一つ連携しながら、あるいは大都市圏の中で幾つか圏域で特性をうまく分析しながら戦略を立てていくような仕掛けを今後併せて考えていくということも必要じゃない

かという感じを持っております。

それから2点目は観光という点なのですが、国土に人を呼び込む観光戦略ですね、これは投資の拡大より可能性は高いと思いますが、厳しいグローバル競争の中で、日本の観光産業というのは経営的に疲弊してしまっていて、施設競争力が落ちて、価格競争で十分投資できないという悪循環に陥っている面があります。ですから、観光産業の国際競争力を強化するという視点も非常に重要だと思います。例えば政策目標として、やはり観光客数にいくんですけども、観光収入額、宿泊数、生産性、設備投資、イノベーション、海外への投資といったような、企業経営、あるいはサービスの目線というのをもう少し加味していく必要があると感じてしまっていて、ダボス会議で観光競争力レポートという国際指標を出しているんですが、こういうようなものを参考にして、少し質を重視した取組にウェイトをかけていく必要があると思っています。

それから、地域のマーケティングやコミュニティや人材育成ということを重視するためにも、観光協会というような重要な仕組みを、もう少しビジネス目線で強化し、ヨーロッパで活用しているようなビジネス活動体としての活用、これは幾つか提言を出されていますけど、こういった体制整備も重要かと思っています。

最後にもう1点、インフラ整備も、やはりインフラを担う産業やグローバルインフラ企業というのが日本にないという問題が、PPP/PFIの結果を阻んでいる大きな要因の一つだと思います。今後のコンセッションを始めとして、運営の総合的なマネジメント、複雑なリスク分担ということの処理をしていかなければならない。非常に事業が複雑化するわけですが、空港も水道も完全な運営のノウハウを持った民間事業というのは日本に存在しませんので、新しい担い手となるような企業を作り出していく必要があると、そこが非常に重要だと思っています。そのためにも海外の企業のノウハウをうまく取り込んで、連携を進めていく、あるいはそのノウハウを、日本での経験を海外にインフラ支援につなげていくというような、インフラ部分でもグローバル戦略を評価するということが不可欠ではないかというふうに思います。

そういう意味で、幾つか申し上げましたけど、国土を世界に開いていくための、産業目線での総合的な戦略というものをもう少し考えておく必要があるんじゃないかという感じを持っております。

(奥野部会長) ありがとうございます。それでは、家田委員、お願いいたします。

(家田委員) どうも御苦勞様でした。いつもながら資料が整っているので、感心しておりました。ついでに時間があつたから関西のを読んでいて、それに関するコメントをちょっと申し上げます。

まず確認しておきたいんですけど、これは、この国土形成計画の中のいつをターゲットに何をやっているかというのを理解した上でやらないと、国土のグランドデザイン2050と同じことを繰り返して議論したってしょうがないので、あれを前提にした時に、あと10年とか10数年でやるべきこと、達成すべきことを議論するのがこの場であつた。遠い

将来に向けて、なんとなく議論すべきようなことをやっていたらきりがいい。これは確認したいですね。

それから二つ目、幾つかのことを申し上げますと、グローバル、観光、大都市、国土基盤、1点ずつ申し上げます。まずグローバル化ですけれども、1点全く不鮮明で、それは断固鮮明にしておかないと意味がないということを申し上げます。それは、特に国際物流の面で顕著ですよ。船の輸送、それから飛行機での輸送でもそうですけれども、どれも要するに規模の経済を使って、大きいところに集約してやっていかないと、別に坂村先生に口答えするわけじゃないけど、トップになろうなんていう状況では全然なくて、ボトムにならないように何とかしなきゃいけないという状況にあるわけですね、アジアの中の。だから、せめてトップ集団の最後でいいから付いていきたいというぐらいのこのために、今何をなすべきかということがより鮮明になっている。それは世界の動向で言えば、戦略的な思想に立って、重点的に何かをする、もうこの重点化に尽きますね。

港については、この10年で相当方向を改めてきたからいいんですが、もっとやらないと駄目ですね。スエズが新しいものになったら、今じゃ全く間に合わないですよ。北極海航路ができてね。

それから、飛行機の特長についても、ANAが那覇でやってますけれども、このくらい取組でいいのかということもあるし、それから今日は寺島先生はおいでにならないけど、寺島先生がいつもお話しされるように、日本海側と太平洋側をいかにうまくつないでおくかというのは、もう決め手になるというところを考えると、今回のグローバル化の記述は非常に平たいので、どこで何やったって、国際って言えば何やったっていいみたいなことが書いてある、これじゃ意味がないと思います。これが1点目。

それから2点目ですけど、観光ですが、人数なのか銭なのかという論点が必要ですよ。人数で言えば、日本ぐらいの資源を持っていて1000万人なら全く少なすぎますから、もっと伸びるのは歴然としていますね。2000万人いけると思いますよ。ただその時に、数を増やすのがポイントなのか、それとも銭を落としてもらうのがポイントなのかで、金持ち、普通の平民の10倍金持ち、僕は10分の1側ですけど、10倍金持ちのやつが1万人でも来てくれれば、これは当然違うわけですよ。だけど、僕はやっぱり国際、何と言うのかな、金儲けだけのために観光政策なんてやっているんだったら官庁でやる必要なくて、こんなのJTBとかがやれば上等で、観光庁なんて要らない。そうじゃなくて、世界の中で日本を理解していただいて、広い意味での日本のサポーターを増やす一環としての観光政策があるのかなと。やっぱり若い人、貧乏な人でも日本にたくさん来てくださるという方向は絶対に失ってはいけないというふうに思います。そういう産業政策としての観光と、それから外交政策も含めた文化政策としての観光というのは、両方2輪のように書き込んでいただきたいというふうに私は思います。

それから3点目、国土基盤ですけども、それからインフラですけども、ちょっと歴史的な、何と言うか歴史観というのをもう少し書いた方がいいと思うんですね。国土基盤とか

インフラというのは、人類の歴史と同じ歴史でやってますから。例えばここに来て、この10年ぐらいでもう大体できたから、もう何もすることない、なんてはずがないですよ、人類の歴史と同じくらいずっとちょっとずつ良くしてきたということを考えれば。ただ、日本のインフラというのは、戦後何を目標してやってきたかと言うと、同じものを地理的に広げるということと、高性能化という意味では一生懸命やってきたんですよ。だけど、どなたかもおっしゃいましたけど、クオリティ重視のインフラになっていくためには、お金もありませんから一気にあだこうだということはできませんけども、すぐにインフラというのはイノベートして、もちろんICTも使いながらですが、より良いものにしていくという、そういうものであるというのを書き込んだ上で、これまでの高性能化、地理的広がりを目指したインフラが、今度はクオリティを上げていくインフラにいくんだというような、何かちょっと欲しいなと思いましたね。

最後の大都市圏、これは何人かの先生方もおっしゃったように、首都圏というのが、ほかの大都市圏と意味が違うという面を特出しして書いた方が多分いいと思います。その時にどうしても書かなきゃいけないのが、首都圏の一極集中をなるべく抑えたいというのがずっとやってきたわけですよ。業務核都市、それからつくばの学園都市もそうですね。それで、首都機能移転というのは検討したけどやめた、その辺のところをきちんとレビューして、特に業務核都市というのは、どういう効果をもたらしたのか、あるいはまだ十分でないのか、あるいはそこを強化することによって、いろんな意味でいろんなことを言っている、東京一極集中を防ぐみたいなことにお答えできるのかどうかというのが要ると思います。

関連して言うと、例えば郊外の住宅についても、先ほど多摩ニューの話が出ましたが、多摩ニューのような公的セクターが一生懸命やったところと、多摩ニューよりもはるかに大きくて、民間セクターがやった多摩田園都市、東急のですね、多摩田園都市の方が2倍も大きいんですよ、多摩ニュータウンより。その後、東急電鉄はずっと地域マネジメントをやっているから、クオリティとしては全然違っちゃいましたよね、多摩ニュータウンと、多摩田園都市。そこにある種のヒントがあるかもしれないというのをちょっと感じているところでございます。

最後、この関西から何か来ているのがあって、6ページぐらい書いてあるものがあって、要するに東京一極集中はけしからんと書いてあるんですが、一理あるなという面と、その中で暗たんたる気になったのは、自分たちの関西はこういうふうに頑張るとというのが、6ページのうちの2分の1ページしか書いていなくて、しかも具体が何も書いてない、これが関西が駄目だった理由だなという感じがしまして、これは是非返していただいて、是非知恵を出していただきたい、関西、というふうに伝えていただけたらと思います。よろしくお願いします。以上です。

(奥野部会長) それでは柏木委員、鷺谷委員の順番で。柏木委員、お願いします。

(柏木委員) どうもありがとうございます。私は、このエネルギーの視点で新しく入っ

たわけだと思えますけれども、大体今までの国土計画は、地面に立脚したインフラだとか、あるいは地面ベースの国土計画だったと思っておりまして、これからはやはり最も重要なのは、私はエネルギーがその中の一つだと思っておりまして、エネルギーがないと生活産業の基盤が失われると、そうすると自治体活動もできなくなるし、全ての根源はエネルギーにあると言っても過言ではないと思っておりまして、エネルギーの位置付けというのを国土の計画の中にきちっと明確に位置付けていく必要があると。

そう考えますと、まず、インター省庁体制で考えなければいけない。まず国交省がベースで、国土がこういう計画でやってきたということだと思えますけれども、エネルギーがエネ庁がやっているでしょうし、そういう意味では、インター省庁で国土計画をきちっと考える体制をどうこれから考えていくのかという問題提起が一つあると、こういうふうに思います。

それで、特にこの四つの、今日は大都市圏とグローバル化と国土基盤ですから、本来、あるインフラを、公益性のあるインフラを引いたらば、民間の投資を呼ぶような形のインフラ投資ということにしないと、経済成長はなかなかできないと思っております、例えばエネルギーでいきますと、排熱パイプラインというのがあるわけです。例えば、大丸有だとか新宿地冷だとか、地域冷暖房をやっているところは、パイプラインを引いていて、そこはコンパクトシティ化していますから、こういう排熱パイプラインを引いても、一応ペイバックができるわけですね。

ところが、やはりこういう排熱パイプラインというのは、なかなか民間タッチでは引きづらいところがあって、これを公的に仮に引くとすると、そこがコンパクト化されて、コミュニティセルとかグリーンセルがだんだん分かれていくようなことになって、国土計画には極めて低炭素型の社会が構築できるようになってくる。そうすると、その周辺にあるビルには、熱電併給のような、コージェネのようなものが入ってくると。熱は必ず排熱パイプラインに捨てればいいわけですから、合理的な、そういうクラスターが幾つかできてくると。それをネットワークで、例えば電力、小銭を入れれば電力のネットワークで全面がカバーできるようになって、熱が合理的に使えるようになります。

一つの例を言ったわけですけど、そういう排熱パイプラインを一般的に、例えばある地域の中に入れていくことによって、国土計画はガラッと変わってくるような気がすると。ですから、そういう意味でエネルギーインフラというのも国土の計画の中にきちっと一体型で位置付けていく姿勢が必要になるんじゃないかと、こういうふうに思った次第です。

グローバル化に関して言っても同じで、例えば国内だけのインフラで考えるのか、今までグローバル化だったら空港とか、あるいは国際物流だとか、港湾の整備だとか、そういうことばかりやっていたのが、じゃあ国際インフラはどうするんだと。EUなんかはもう、戦争で負けてから共同体構想を取っているわけで、非常にこうやり方としてはいやらしいっちゃいやらしいけれども、うまいやり方をして、一人ずつ一票持っているんだから、ビジョンで最適化を図っていくというEUの政策。エネルギーはもうみんながつながって

いて、パイプラインも、ガスパイプラインから電力の国際インフラから、それぞれの国が自分たちの好みに合った、自分たちの国情に応じたエネルギーシステムを入れて、全体として最適化していくと。そうすると、日本も日韓で、例えば連携線を引くとか、こういうことも国土計画の国際的な視点の中からは必要になってくるので、これは、今家田先生がおっしゃったように、ちょっと長期的なので余りリアリティがないかもしれませんが、やはり国際政治課題としては非常に重要なこれからの国土計画の一つになるだろうと思われまます。

具体的にちょっと申し上げますと、そういう視点を踏まえて申し上げますと、例えば2-1の資料の3ページに、活力ある大都市圏に向けてというところに、①が、防災・減災対策というところに、建物の強靱化、隣接のあんまり過密になるのを解消するとか、地下の浸水対策、これはエネルギーがなきゃ、浸水なんかはすぐ対策できませんよね。ですから、そういう意味では、この中にやはり強靱なエネルギーサプライシステムの構築だとか、こういうものが、例えば分散型のコージェネの投入だとか、こういうこれを解消する、これをすぐにでも修復できるようなエネルギーシステムの、分散型システムを含めたエネルギーシステムの強靱化というものも入ってくる必要があるだろうと思っていまして、その次のページへいきますと、確かにエネルギーを随分苦労して入れていただいたというふうに考えていまして、これがグリーン化と言うか、低炭素化ですから、緑のネットワーク、今問題になっているグリーン化とか再生可能エネルギー、コージェネ。今度は、これは低炭素としていいと言っているだけです。この低炭素でいいと言っているだけじゃなくて、この防災の観点からもいいということをやっぴり書いておく必要があるんじゃないかと思った次第です。

あと、もう1点気になったエネルギーの観点から申し上げますと、10ページ目に、国土基盤の維持・整備・活用となっておりますけれども、コンパクト・ネットワークですから、この間のやつだと、国土の充実あるいは形成に重要なことは、多様化・ネットワーク・強靱化と、三つのキーワードのもとで考えろと言っているわけですから、そういう意味ではコンパクト・ネットワークというのは異論ないわけですが、ここの中で、やはり地面に相当するものが多くて、次のところ、コンパクト+ネットワークの国土構造を実現するため、個性ある地域同士を結ぶネットワークは不可欠であり、道路、鉄道なんですよ。道路、鉄道というのは、鉄道だってエネルギーがなきゃ動かないわけですから、そういう意味では、道路、鉄道、エネルギーなどの必要なインフラ整備とか、これは一字一句入れていただくことによって、私がここに初めて入らせていただいた意味も出てくると私自身思っていて、それじゃないと何のために来ているか分からないわけで、こういうところに入れることによって、ああ、これからの国土計画はやはりこういう基盤となるエネルギーとか、ソフトがらみのもも含めて考える新たな世代に入ったんだと。

もちろんICTというのはもう既に行き渡っていますから、それをどこにアプリケーションするかという、こういう時代に入ってきたというのが分かりやすくなってくると、こ

う思うわけで、坂村先生がいらっしゃるからICTは完璧にいろんなところにちりばめられていて、少し多すぎるんじゃないかと思うぐらいで、我々としてはエネルギーとICTとを一体化して初めてスマート化ができる、そう思っているわけなので、そう考えると、そこら辺を少し、例えば②もそうです。スマート・インフラを図ることというの、例えば物流の流れを活性化する何とかと書いてある、としての、各種、と書いてあれば、インフラの高度化や統合化を図るとともに、というふうに書いていただければ、各種となればこれにエネルギーも入るんだなど。そういうふうに思われるわけで、どこかに偏りのないような形で、うまくここにエネルギーをちりばめて、ICTと同じではなくても結構ですが、ちりばめていただければ非常にいいかなというふうにエネルギーの観点からも思います。以上です。

(奥野部会長) ありがとうございます。それでは、次に鷺谷委員、それから望月委員、それから垣内委員の順番でお願いできますか。

(鷺谷委員) ありがとうございます。ますますサービス産業化していく世界の経済の今後を考えると、観光立国を実現していく、それに向けた戦略を考えることは大変重要だと思いますが、それを論じるに当たって抜けているのではないかと思う論点がありますので、それについて発言させていただきたいと思います。

それは、観光に資する資源の世界的価値をしっかりと認識して、その価値を損なうことなく、持続的に利用していけるような適切な活用方策を考えるという点だと思います。特に日本は、観光資源として価値が高いはずの優れた自然環境、生物多様性の豊かを誇っているにもかかわらず、その価値が余り認識されていないし、活かされてもいないという現状があると思います。

日本は、先進国でありながら、他にそうになっているのはカリフォルニア州ぐらいだったと思いますが、世界34か所の生物多様性ホットスポットの一つに数えられています。生物多様性ホットスポットというのは、本来、世界的に見て価値の大きい豊かな生物多様性を誇っている、しかし危機も進行しているというような場所を生物多様性ホットスポットと名付けているのですが、どういう場所が選ばれているかと言えば、東ヒマラヤとか、マダガスカルとか、コスタリカなど中南米の国々等、自然を観光資源として大いに活用している地域がその34か所のホットスポットのほとんどです。日本では特に南西諸島が目目されているのだと思いますが、国際的な評価とは裏腹に、日本では余りそのことが認識されていないように思われます。

有形・無形の文化財など、文化的・歴史的に価値のあるものについては認識がそれなりに高いとは思われるので、それとは対照的なのではないかと思います。日本では自然環境の価値を理解するのに必要なナチュラルヒストリーの素養が、残念ながら社会全体として不足していて、「猫に小判」と言うか、「宝の持ち腐れ」というような状況に残念ながらなっているのではないかという印象を持っています。

日本に分布する生物の種類の豊かさと固有性の高さというのは特筆に値して、世界もそ

れを認めています。維管束植物は7000種、脊椎動物は1400種、無脊椎動物は3万数千種ぐらいが記録されていて、熱帯ではないこの程度の面積の国としては例外的に生物多様性が豊かです。温帯地域の他の国と比較をするとそれが際立ちます。両生類、カエル、サンショウウオの類ですが、日本には64種記録されていて、その74パーセントは日本だけに生息する固有種です。比較のためにイギリスを見てみますと、イギリスは僅か7種で、日本の10分の1ぐらいしかなくて、固有種は0なんです。

そういう意味で、カエル好きの人たちにとって日本は楽園であって、世界最大のサラマンダーであるオオサンショウウオもまだ生息していて、憧れの的にもなっていますし、昆虫でも日本では200種近いトンボが生息していますが、英国では34種のみですし、哺乳類のような大型の動物で、アマミノクロウサギなどの固有種というものも日本には少なくありません。

日本にはやや少ないと思いますが、欧米ではナチュラルヒストリーを人生の中で重視している人も、魅力を感じる人も少なくないので、情報がしっかり発信されて、そういうものを保全しつつ活用していくあり方が伝われば、それは質の高い観光にいらっしゃる方を増やすのに役に立つのではないかと思います。資源としての価値を正しく日本社会が認識して、発信し、保全しつつ、持続可能な形で利用していくための仕組みというのが重要なのではないかと思います。

それから、それとも若干関わりのある鉄道に関してですが、観光と鉄道というテーマは世界的に見ればかなり重要なものになっていて、保存鉄道、ヘリテージレールウェイですね、廃線になったり、なりそうな鉄道路線を、維持したり復活して運行される鉄道路線ですけれども、観光の中でかなり重要な役割を持っている地域が少なくないと思います。運営は多くはボランティアで担われているのですが、一部これと関連して、駅の周りなどでも物産を売る等の仕事なども生じていると思います。日本の自然の魅力、文化的な魅力とうまく結び付けて、この分野を観光に位置付けるということも、戦略・戦術の一つにはなるのではないかと思います。

今の観光の話から離れるんですが、野城先生の御発言に触発されて、ちょっと同じような方向で一言だけ付け加えさせていただきたいんですけれども、子育てを東京などでうまくできるようにするというのは、単に保育園を作ればいいということではないと思います。

子供が健やかに育つ環境を、どのように準備するかという問題がとても重要だと思うんですが、東京の中での保育園、待機児童が多いので今増やしていると思うんですけれども、窓を開けた時子供が外に出ると、騒音の苦情が出るので、狭い室内に閉じ込めて保育するに近い状況があると思います。それは、恐らく子供が健全に育つ環境を用意しているということではなくて、親の都合は満たすかもしれませんが、社会の宝である子供を健やかに育てるという観点からは、もっと広い視点での環境整備を考えないといけないと思います。ここで話題になっているようなことと関連させると、ロンドンと東京を比べるというのは一つのやり方かと思うんですが、ロンドンでは広い緑地がたくさんあるというの

は皆さんもう御存じであると思いますが、保育園というのがあんまり発達してなくて、必要であれば2歳ぐらいからナーサリーに入る、4歳になると小学校に上がる、そういう緑地で遊ぶ時間というのが確保されていますし、緑地の中に大規模なプレイグラウンド施設があります。管理する人がちゃんとして、常に安全に、体を動かしながら楽しく遊べるような施設です。日本には大人が協力して子どもたちを遊ばせ協働の子育てに参加するというあり方もあると思います。自然環境も含めた環境が子育てにとって重要だという認識が社会に共有されていると思われませんが、今は単に親の労働のためという視点だけで日本では考えられているように思われます。健やかな子育てができないということは、次世代の心身ともに健やかな大人が育たないということですから、今抱えているいろんな問題をもっともっと悪化させてしまう可能性もあるのではないかと思います。だから、幅広く子育て環境というのを考えて、地方はある程度保障されているところでは、それをより良いものにしていくし、東京には大人の側の条件も、施設もないに等しいようにも思いますので、それをどうやって作っていくかは重要な課題になるのではないかと思います。以上です。

(奥野部会長) ありがとうございます。それでは望月委員、お願いいたします。

(望月委員) 委員の方々から出てきている、メリハリを付けるとか、明確な戦略性をもっと必要だということは正にそうなんですけど、それを考える時に、その大本になるところ、つまり従来の形での成長の仕方とか考え方をそのままにして、戦略性とかが出せるのかというのが疑問です。

例えば、大都市圏が活力を持つためには、国内からヒト・モノ・カネを集める、そのためにいろんなことをするという一方、地方創生を言っているわけですよね。それは、単純に見れば成立しない話になってしまう。昔型の人を集める方法というのを、地方と都市が同じようにやっていると成り立たない。相変わらず地方のヒト・モノ・カネが都市に吸い上げられるという構造が変わらないと思うんです。なのに、地方創生をうたっていると、え、本当なの、となってしまうよね。

多分そこはもう十分考えられているのでしょうが、この論点整理では伝わってない。いわゆるヒト・モノ・カネを数の多寡で判断しようとするところに無理があるのでは。今までとは質が違うんだと、だから数が増えることじゃなくて、そこに行き来する人が違うんだということで、対流型という言い方をしていると思うんです。もっとそこを強調して、みんな同じ方向で人を集めるということから脱しているから地方創生と大都市圏が両立するんだということがきちんと説得できなきゃいけないのではないかと。

同じように、もうこれもほかの委員の方からも出ていますけれども、今までの成長論に乗って一生懸命投資を、例えば東京に集めナンバー1を目指すとしていますが、ナンバー1じゃなくていいという意見がありました。私もそう思います。今まで同様に国際競争力を持つとしても、成長過程でない東京では無理だと思うんですよね。ですから、成長期のシンガポールや上海と同じ土俵で勝負しないということをはっきりすべきじゃないかと。

つまり、国際競争力を持つということは、経済成長が目的ではなく、国民の幸せだとか幸福が目的で、成熟社会ならではの豊かさが東京にはある、日本にはあるんだとすれば、何も上海、シンガポールを抜いてナンバー1になる必要もない。逆に東京は世界でオンリーワンの都市として際立たせようという共通認識、目標を持っていかないといけないのではないか。ナンバー1になると言った途端に、先ほどのように嘘じゃないかと感じてしまう。そこで、再三申し上げているんですけど、この計画は実現できる計画でなければいけない、リアリティを持ってなきゃいけないということで考えれば、この2点ではっきりと今までとは違う考え方、価値、目的を持っているということを提言で述べるべきだろうというふうに思いました。

それからもう1点、まだ皆さん、触れていらっしゃらないんですけど、リアリティという部分でリニアに関して、私がちょっとこだわっているところがあります。というのは、スーパー・メガリージョンは六千万の大都市圏だから、世界からモノ・ヒトを引きつけられるということを前提にして、国際戦略都市としての強力な武器になると言っていますが、どこがどういうふうに武器になるのか、その威力は何なんだということが、やっぱり説得力が欲しいなと思います。

それからリニアに関しては、国際都市に向けての強力な武器であるという一方で、国内的にいけば、企業の地方分散とか都市構造の変化にも寄与すると言っています。この辺も正直言って全然現実感、リアリティが持てない。計画をいろいろ考えてくださっている方に対して大変失礼な物言いをしていることは分かっています。ただし、一般目線で見ると、正直こういった感想が出てしまう。これを国民目線で納得してもらうためには、もっともっと丁寧な説明が必要ではないかと思いました。以上です。

(奥野部会長) ありがとうございます。それでは垣内委員、お願いします。

(垣内委員) 今回の論点整理、ほかの先生方もたくさんおっしゃっていましたが、非常によくまとまっていて、ほとんどの点が網羅されていて、その意味では分かりやすいと思うんですけども、現在進行形のリアリティと大分乖離しているものが幾つかあるように思われまして、それをどういうふうにこのあるべき姿に持っていくのかという具体化に関して、幾つかちょっと疑問があります。

まず一つは、官民一体とか、いろいろ言葉が入ってますけれども、官がやらなければならないことって多分あって、また一方で、官がやらない方がうまくいかなと思われるところもちょっと混在しているように思うというのが1点と、もう一つ、単位スケールですね。先ほど家田先生がおっしゃっていましたが、10年とかその先ぐらいを見越して考えたとしても、長期的にやっていく、戦略的、その時点時点でやっていくものと、長期的に継続してやっていかなくちゃいけない部分というのが恐らくあって、それも両方分散している感じがしました。

それから三つ目は、やっぱりこれでどこが強みなのかということをし、特に大都市圏の場合は考えた方がいいのではないかというふうに思っていて、東京とか大都市圏の強み

って、国際的に見た時に何かと言うと、やっぱり一つは安全で知的レベルが高い成熟型の都市であるというところにあるんじゃないかというふうに思うものですから、具体的な目指す姿の中で、3点ほどちょっとコメントをさせていただきたいと思います。

一つは、7ページ目のところに、国内外の企業投資を呼び込むための事業の中に、高度人材の供給というのがあります。これに関して、人口がいずれ減っていくし、高齢化していったって、生産年齢人口が減っていくという中で、外から誘致するというのもあるのかもしれないけれども、少なくなっていく人材に高度な知識を編入していく、ナレッジ・ソサエティとかナレッジ・シティというような考え方もありますので、現在東京が持っている一つの強みというのは、知的ストックにあるのではないかというふうに思っています。研究者の数、それから研究所も周辺にたくさんありますし、もちろん大学もあります。

だから、こういう高度人材の供給という部分は、投資を呼び込むだけではなく、東京が生き残っていくための、東京とか大都市圏、ひいては日本が生き残っていくために非常に重要な事柄ではないかと思うんですけど、非常に簡素に書かれているものですから、例えば多様で競争的な基礎研究の部分というのが今すごく重要だと思うんですけども、最近の大学あるいは研究所の状況から見ると、若い世代の研究者たちが十分にじっくり腰を据えて研究するような環境というのがどんどん損なわれていったって、それによって今日本がかるうじて持っているコンピテンスを失っていくのではないかという懸念を非常に強く日々感じております。こういったリアリティと目指す姿、あるいは具体的な姿のリンクと言うか、どういう形で考えていくのかというところを、もう少しメリハリを付けていただけると大変ありがたいと思います。

その次に、先端分野については、イノベーションを強化するために、橋渡し機能を強化するところにあるんですけども、これはこれで重要な部分かとは思いますが、政策的に研究とかイノベーションというのは、重点的に何か大きな投資をすればそれだけの効果が上がるというわけではない部分も多く残されていると思うので、そこのところをうまくここに書き込んでいただければなと思います。特に基礎研究の重要性というようなふうに書いていただいた方がいいのではないかと思います。

二つ目の点は、ちょっと4ページに戻っていただいて、二つ目の白丸に、住みよく、文化・歴史が醸し出す魅力あるまちづくりと書いていただいて大変嬉しく思っておりますけれども、都市の場合は、特にこういう東京を中心とする大都市圏というのは、既存ストックもありますけれども、オンゴーイング、今やっている創造活動と言うんですかね、そういった部分が非常に大きな魅力を付け加えていることがあります。

実際、東京は世界的に見ても非常に大きな現実文化のマーケットになっていて、これは海外から来る方々にとっても非常に大きな魅力になり得るものでもありますし、特にコンテンツラーアートに関して言うと、東京は一つの発信拠点ですので、そういうものも大事であるということを少し、これは官がやるかどうかは別として、そういう視点が大事だということを入れていただいた方がいいと思います。

それはなぜかと言うと、都市の魅力を高めるということと、それから後で書かれている観光資源の一つですね、いずれ2000万人とか3000万人という規模のお客さんを増やしていくということであれば、当然リピーターの確保が必要で、その時にどういう体験ができて、その土地に来たことによってどんな新しい経験ができるのかというのが非常に重要なところで、それがあつた種の都市の魅力を形作っているんじゃないかというふうに思いますので、ほかの先生もおっしゃいましたけれども、資源としての価値、それを活用していくという、そのサイクルの中に今やっている創造活動も盛り込む必要があると。この計画の対応時間からちょっと離れるかと思えますけど、100年後、200年後に世界遺産になるような建物であつたり活動であつたりというものが、今から作られていくというところがすごく重要なとちよつと思いました。

あと3点目は、これは私の専門ではないんですけど、3ページ目に、一番最後に防災と減災の話がありまして、ここのところで一つちょっと気になるのは、3.11の後、やっぱりリスクとの共生という部分が一般の方々にも認識されるようになったと思うんです。1000年に一度ぐらいのものでも起きてしまうと。でも、それに対して全て対処できるほどのコストを負担することはできない。このリスクとコストのバランスの中で、やっぱりある程度リスクを許容して、共生していく必要があるというような認識がかなり一般化したように思うんですけど、その前提になるのはやっぱり情報共有だと思うんですね。その土地がどのくらい危ないのかとか、災害が起きた後の非常にスピーディな、SPEEDIという機械もあつたようですけども、そういう情報が十分に流れていかなかったのではないかという懸念がありまして、そういう情報の提供というのはやはり官ができることですし、それこそが、特に国レベルの情報については、国がきちんと提供していただくことによって、各それぞれの方々がいろいろ考えるための本当に基礎になるものですから、情報の提供とか共有とかについても、ほかに後のところにICTがたくさん書かれております。けれども、ここのところにも入れた方がいいんじゃないかなというふうに思いました。以上です。

(家田委員) 気が付いたところだけちよつと追加で若干申し上げます。先ほど望月さんからリニアの話が出ましたが、11ページのところで、確かにこの書きぶりは、これを作ると面白いことになるのでというのが断片的に書いてあるんですけど、この資料くらいだとちよつと誤解を与えますね。大体、望月さんにうまく伝わっているかどうか分かりませんが、中央新幹線は別にこのために作るんじゃないんですね。東海道新幹線を助けるために作るんです。最も災害時のリスクがあるところをバイパスするために作るんです。だけど、それを民間事業が幸いにやってくれると言うから、それがひよつとするということも国土上あるかもねという位置付けがされているんですけど、じゃあ一体どういういいことが起こるかねって、誰も分かりません。東海道新幹線を作った時も、どんな有識者もあんなものは要らないと言ったんです。だから誰も分かりません、これ。でも多分、これが日本の国土にとってうまく運ばばいけるかもねという、そのうまくがどう運ぶかというのが

是非皆さんに知恵を出していただかなければいけないことで、これは事務局が考えることじゃなくて、委員である我々が考えて、我々が具体的に言わなきゃいけないことというふうに思います。

あと、次の12ページのところに、公共事業関係費の図があって、これは徳山技監が数日前にうちで発表してくれた時に、アメリカも出してもらったんだけど、このインフラの作った時期とインフラのメンテナンスのお金、あるいは老朽化というのは、うちと30年の差があるんですね。30年前のボトムから公共事業費、道路についてですけど、ワーストとアメリカは上げているんですよ。だからそういう国際比較なんかしながら出すと、この12ページの図の意味が大いに分かります。

それから、最後13ページのところで、社会資本の老朽化で、50年たつとみんな老朽化するかのような表現があったけど、そんなことは単なる物が会計上の寿命というだけの話で、何の意味もないわけで、ただ50年ぐらいの頃からそろそろ点検に切り替わって、きちんとしたメンテナンスをすれば80年でも100年でももつし、ボーッととしてあっけらかんとメンテナンス費を削ると落ちこちるかもしれないよと、そういう警告の時期が50年というふうに理解するようになっていただきたい。ちょっと表現をお願いしたいと思います。以上です。

(奥野部会長) ありがとうございます。ちょっと私もよろしいですか。皆さんから出ておりますが、一つ全体的なこととしてメリハリということが書いてありますが、どういう方向でのメリハリかということでもあります。この全国計画をベースに、各広域圏は、広域地方計画の具体的なものを作りこれから入っていくわけでありまして、大都市圏、それから地方都市圏、中山間地、そこの人たちがお読みになって、なるほどそうなんだというような、おなかに落ちるような表現を是非とも入れていただきたいと思います。

この国土計画が作った一番歴史的な言葉というのは、やっぱり国土の均衡ある発展であります。これはもう半世紀近く経過しております。半世紀、日本はものすごく変わってきているんですが、半世紀弱ですが、それを生きてきたということは、これはすごいことなんです。取りも直さず、いろんな都合のいい解釈をそれぞれ許してきているということでありまして、霞ヶ関で国土の均衡ある発展とおっしゃる時と、私は今日は徳島の方にいたんですが、徳島での国土の均衡ある発展とおっしゃっている時の意味が、これは全く違う、でも国土の均衡ある発展だよと握手していらっしゃるところがありますね。これは前の形成計画の時にも随分議論になったんですね、家田先生もいらっしゃいます。どういうふうに扱っていくのか、大きな問題だと思います。

それから、全体で言いますと、さっき垣内先生もおっしゃった、前回も私発言しましたように、国土計画は何のために作るかというのは、地域地域の文化を守り育てるために作るんだというふうに私は思っております。詳しい話は前回お話ししたのでやめます。

あと、細かい点を幾つか。1ページにニュータウンのオールドタウン化、これ家田先生の発言がございました。マンション住まいで、隣の人とのつながりができない、そういう

ことが起こっている。これは正に今でもそのとおりなんです、一方では、オールドタウン化したところは、能力のある引退した方たちがいっぱいいらっしゃる、ボランティアあるいはソーシャルビジネスとしていろんな活動が今始まっています。さっきおっしゃった東急なんていうのはそうだし、URもそういうことに力を入れて始められましたね。そういうようなことが一方で起こっているということ、これも頭に入れておかなきゃいけない。

それから、2ページの初めにメガリージョンというのが載っていますが、先ほど来、話に出ています、東京の出生率をどう上げるか、これは今までの実績を見ると何ともならない、もうブラックホールみたいなもので、全国から人を集めては消しているようなところだと思うんですね。メガリージョンの周辺と言いますか、リニアの周辺には、30分から40分行けば出生率が1.6から1.8なんていっぱいあるわけですよ。ですから、別に東京の大手町で子供を育てなくてもいいのではないかとこのように思います。これは名古屋の、愛知県が調査したのでは、リニアが付いたら今東京で単身赴任している人たちはどうされますかと言ったら、4割近い人は名古屋から通いますと。駅から、高速道路の結束さえ整備すれば、30分走れば大邸宅がそれぞれお持ちです、大手町だったら1時間ちょっとあれば通えるということでありまして、金は60万円ほど余計かかるそうですが、それはもう何もどうってことはないわけで、ですから、東京の中で子育て特区を作るよりも、ちょっと郊外に出て行って、今は6から8あるところに住んでみた方がいいのではないかなど。

それからコンパクト+ネットワーク、これは計画の中の非常に重要な概念であります、地方の人はこの意味が分からないと思います。これをどうするかなんです、松江、米子の例が出ております、グランドデザインでは。私もあの辺の出身なものだから、松江とか米子というのは、人口、今20万は超えていると思いますけれども、元々のコアの人口は10万ちょっとでありまして、それが更に減って、町の規模を維持、都市としての機能の維持が難しくなっている。従って、二つの都市が一体として機能できるようにということなんです。行政体が一部事務組合とか、広域的なあれを組んでもやっぱり限界がありまして、市民の皆さんが一つの町として活動しなくちゃいけない。それがやっぱりNPOの皆さんとか、そういう人たちの活動だというふうに私は見ていると思います。共同社会の部分になると思いますけれども、その辺のところもむしろ頭に入れておいていただきたい。

それから3ページの真ん中に、東京都、名古屋と大阪を比べたものがありますが、先ほど家田先生から大阪についての御指摘がありましたが、大阪の場合には、商業機能も金融機能も東京都ともろにぶつかっちゃったというのがありまして、その辺の難しさもあったんだと思います。名古屋はものづくりでいってますが、自動車そのものの機能が変わっているものだから、相変わらず先端で来ていて、もう一つは、航空機が飯田の辺りまで含んで、クラスターがもうできつつあるというようなことがあります。

それからもう一つは、サービス産業が、名古屋の場合には、トヨタでもそうですが、一

つの企業の中に全部入っていて成長しているということがございまして、東京の場合には外に出るんでありますけれども、従って製造業で比率が高いというのは、サービスが発達したんじゃないで、研究開発、デザイン、全部一つの企業の中でやっちゃっているというふうなことだというふうに理解しています。従って、中学で習ったペティ・クラークの法則とは若干違うということだと思います。

それから3ページの一番下、防災・減災ですが、各都市の防災・減災はもちろん大事なんですが、さっきちょっとお話に出て参りましたが、東京、名古屋、大阪、この動脈線を維持するという事は、東西分断が起きないようにするという事は、何が何でも大事なことでありまして、道路も鉄道も今、4層化されているわけでありまして、しかし鉄道については、全部名古屋駅のところに、上下の違いはありますが、集中するわけでありまして、その辺も含めて分担をクリアにするということ、これもどこかで書き込んでもいいのではないかと、防災・減災にですね、というふうに思います。

それから、5ページに海外からの投資の話が出ています。これは、ちょっと日本は海外への投資は多いんですが、海外からの投資が非常に少なかったんですね。その少ない都市も大体首都圏に固まっているということがありまして、名古屋、大阪も非常に少ないと。名古屋の事例を紹介しますと、名古屋はもうしばらく前に、グレーター・ナゴヤ・イニシアティブというのを始めて、海外企業の誘致を地域一体としてやりました。これがもう数年続いているわけでありまして、今までに100社以上の誘致に成功しています。それから、今ちょうどメッセ名古屋という異業種交流をやっています。これは極めて巨大な、東京ではほとんど報道されないと思いますけれども、メッセになって、世界中から活気が集まって、マッチングをやっているらしいです。大変な賑わいがあります。紹介だけしておきます。

それから、リニアがどういう機能を果たすんだということ、これは名古屋の方では今から、何と言いますか、今までは、これは家田先生にも御協力いただいて、名古屋駅周辺の整備、ベネフィットを受け止めていくか、その辺の議論を集中させて、一応できています。今、具体的な実施計画をグループに分けてやっているところでもありますけれども、町の機能としては東京、名古屋は一体化すると思うんですね、40分、地下鉄の移動時間ですから。その時にどういう機能の再配置が起こるかということ、これはまだ議論ができていないのであります。先生のおっしゃるとおりでありまして、それを本当はここでやらなきゃいけないのでありますけれども、名古屋の方でも次にその議論を始めようということが言われていまして、今から始めるんですが、それはまた広域の地方圏計画の中なんかに書き込んでいかれるのかなというふうに思っております。

それから、知的対流拠点、この対流という言葉は、私、前にもお話ししたと思いますけれども、国土計画のキーワードは交流・連携でありまして、その意味内容がずっと変わってきておられますのが、今度の段階的な発展を考えます時に、交流・連携の意味を、この対流という言葉は、次の段階において非常に私興味のある言葉だというふうに思っております。

す。是非とも、ここでは知的対流拠点という意味であると思いますが、対流という言葉も是非とも生かしていただきたい。

それから地方大学に触れていただいて非常にありがたく思っております。

すいません、長くなりまして。野城先生、お願いします。

(野城委員) ちょっと誤解がいろいろあったようですので補足しておきます。座長がおっしゃったことについては、お言葉ですがということになります。リニアができるのは相当先。私は、デモグラフィーを考えますと、すぐ対策を打つべきショートタームのこととして申し上げているんですね。それで、明治大学の園田眞理子先生が書いている非常にユニークな研究ですと、今団塊世代が頑張ってくれるような住宅地も、やはり彼女が調査してみますと、住宅のリセールマーケットが成立するということはないということになりまして、要はなくなる荒廃分譲地と、かろうじて生き残っていく住宅地があるぐらいドラスティックな変化が起き始めていますので、そういうことを考えると、生き残るであろう郊外住宅地にはそれなりの手を打っていく必要があるだろう。それが、例えば先ほど申し上げたようなことを、リニアができる前にもすべきことじゃないかなと。

それともう一つは、イノベーションについて申し上げたいのは、**Think by doing** と言いましょうか、やはりいいアイデアがあったものを、実際に今、委員長もおっしゃいましたように、マッチングするだけじゃなくて、実際にやってみて、そこでやってみるための試作をするようなものづくり拠点や、あるいは金融や企業や、あるいは小さなマーケットがあるところが集中しているからイノベーションが起きていきますので、**Think by doing** の場として都市が大変重要で、そういう場を持っている機能は東京も強化すべきですし、またほかの地方都市でもあるべきということで、そういう意味では多様な人、量じゃなくて、例えば日本ではベンチャー・ファンドは少ないんですけど、資金としては日本の金融機関は力があると思うんですが、そういうニーズとかシーズとかにされるマッチング機能ある人材が、圧倒的に私のような立場から見えていますと欠けているんですね。海外のベンチャー・ファンドも今日本にたまに入ってきて、私もお目にかかっているんですけど、彼らは残念ながら一日の長があり、そのビヘイビアはちょっといろいろ問題があるかもしれませんが、やはりああいう多様な人を、東京なり日本の都市は呼び込んでいくべきだろうということなので、規模は小さくなくてもいいけど、日本にない必要なものを呼び込んでいく、それぞれの町が多様性を持つていくというようなことが私は必要だと思えます。

もう一つ申し上げたいのは、今日お話しになっている観光も、何人かの方がおっしゃったかと思う、要はものづくりにおける所得再分配ができなくなってきたので、観光でも何でも、何らかの非常に文化的な活動は所得の再分配になっていく。要は都市がイノベーションを起こして、そこで稼いだお金を、ある意味では再分配していくような機能としてあり得るのではないかなと思います。

対流の中で、次回以降また出てくると思いますけれども、養老先生と隈研吾さんが対談している中で、彼らは三勤交代と言っているんです。要は、マンハッタンとニュージャージー

ジーの関係ですかね。要は働いている人たちが週末を散らすようなことも支えていくと、対流が単に観光という一過性のもではなくって、大きくなるのではないかなというようにございますので、次回以降コメントいたします。以上でございます。

(奥野部会長) ありがとうございます。まだまだ議論が出てきそうな雰囲気なんですけど、一休みして、また議論を始めたら夕方までも続きそうだから、今日はもう皆さん後の御予定もありますので、今日はこれくらいにさせていただきたいと思います。事務局の方で全体のリプライと言いますか、一つ一つの答えというわけではございませんが、特にこれだけ言っておきたいということがございましたらお願いします。

(国土政策局 大越計画官) 皆様の御意見をいただいた中で、皆様からメリハリという言葉を含めての方々からいただいたところでございます。確かにそういう面で観点が不足しているところがありましたので、そこは今の御議論をいただきながら対応していきたいと思っております。

それから観光、特に質というところを更に御意見いただいたかと思っております。そういうところ、それに対応するところの書きぶり、それから家田先生がおっしゃったような量か質かというような話もありましたが、おっしゃるとおりのところもありますので、その書きぶりも考えていきたいと思っております。

あと、坂村先生に配慮をしてICTを増やしたというわけでは絶対ありません。エネルギーについても考えていきたいと思っております。以上でございます。

(国土政策局 総合計画課長) ちょっと立ち位置だけ確認しておきたいと思っております。家田先生が御指摘のとおり、グランドデザイン2050というのは、2050年という長期のビジョンでございます。これは10年間ということを目指しておりますので、それではかなりその10年間で何をするかということを書き込まないといけないとは思っております。また一つ御指摘いただければと思っております。

あと、東京のあり方なんですけれども、1番でなくてもいいのではないかというお話がございました。1番でなくてもいいとは思っておりますけれども、やはり国際的に東京がそれなりの位置付けと言いますか、一目置かれる存在になるためにどうすればいいかということを考えなければいけないのかなど。そのあり方としてオンリーワンがいいのか、あるいはトップ集団に最後で付いていく姿がいいのかというのは、ちょっとここは議論があるところだと思いますけれども、国際的観点から見て、東京のあり方がどうあればいいかということを考えていきたいというふうに考えておりますので、また一つそこもお願いしたいと思っております。

(坂村委員) 1番じゃなくていいとは言っていない。そうでなくて、どういう視点で1番になるかのやつが、数だけじゃないんじゃないかと言ってたんです。だからさっきの量と質の問題と一緒にです。

(奥野部会長) 次回やりましょう。全総ができた時、私は高校生でした。新全総は大学におりましたけれども、あの時は全総で日本全体が何かわくわくしていたというようなこ

とがございます。今回も是非ともそういう日本全体がわくわくするような、対流という言葉が出てきておりますが、これは私、非常に国土計画の歴史から見ても、今の話というのは面白いと思います。是非とも日本全体がわくわくするような、そういったものを作っていただきたいと思います。

これで本日は終了させていただきます。御熱心な議論、ありがとうございました。それでは事務局にお返しします。

(国土政策局 総務課長) ちょっと事務的な連絡をさせていただきます。次回の計画部会につきましては、来週の金曜日、11月14日、午後4時から6時にて開催させていただきます。会場は第1回、第2回と同じところに戻りまして、合同庁舎3号館、国土交通省の10階会議室を予定しております。詳細につきましては後日改めて御連絡させていただきます。

また、本日お配りいたしました資料につきましては、いつものとおりお席にそのまま置いていただければ、後ほど事務局から送付させていただきます。どうもありがとうございました。