

パネルディスカッション

国土形成計画への期待

●パネリスト

- 伊藤 達雄氏 名古屋産業大学学長
- 神尾 隆氏 (社)中部経済連合会副会長
- 須田 寛氏 東海旅客鉄道(株)相談役
- 谷岡 郁子氏 中京女子大学理事長・学長
- 林 良嗣氏 名古屋大学教授

●コーディネーター

- 小出 宣昭氏 中日新聞社常務取締役編集担当



でも」ということですが、まず谷岡先生から、万博の経験を踏まえた上で見てきた中部地方の特徴についてお話ししたいと思います。先生は万博について本当に熱心に、市民参加型の形を実現された方で、非常に活動的な学者です。

(1) 中部における地域づくりの歩みから 見えてくること

【谷岡氏】 万博は一言で言うとお祭りです。お祭りは、場とか舞台がなければできないことです。と同時に、お祭りに行く道があるということで、万博の中での検討会議のように大きなニュースにならなかったのですけれども、私と同じくらいエネルギーを注いで、同じくらい大変だったことの一つに、万博に行く道があります。リニモを万博に間に合わせるということがありました。豊田会長以下経済界の方々真剣に動いてくださって、2008年に供用されるはずであったリニモが2005年に供用されました。

お祭りとしての万博、咲いて6カ月で散る花である万博を支えたのは、その根であり、茎である部分がかかりしていたからこそ可能だったわけで、虚と実で言えば、実の部分がかちんとあったということだろうと思っております。

この地域は東と西に挟まれてぱっとしないとかいろいろなことが言われてきましたが、モノづくりを含めての実力が本当に大きい地域だと思います。ただし宣伝下手だということは言えると思います。その宣伝下手によってオリンピック誘致に失敗し、自信を失ったことが一時あったわけですが、その後、地道に実力を蓄え、この地域には各地にたくさんあるお祭りを通じて実力が蓄えられてきた。それが去年、万博であり名古屋ゲームの中で、日本に元気がないとされた時代に、名古屋が

非常に注目を浴びることになった要因だと思います。もちろんインフラの整備も含めてです。環境先進地域と言いますが、トヨタ自動車さんはずっと環境産業として、空気をきれいにする車を作りたいたいということを、ど



の幹部にお会いしても常に言っておられました。それが表に出てきただけだと思います。そして、市民的に言うならば、賛成・反対の二者択一論であるとか、誰が勝つかという机上の空論の議論をするのではなく、常に現場主義が中心になければいけないリアルなモノづくりの場所で、リアルな解決を市民からトップまでが求めた結果として、検討会議での合意もありましたし、その後の市民参加に到るような、ある意味でのパートナーシップの芽が生まれたのだと思います。

ですから、万博は「実」の上に咲いた花でした。この花がどのような種を生み出すかが大事だと思いますし、その中でも特に私が指摘しておきたいのは、合意をすとか、一緒に作っていくとか、パートナーシップを求めていくことについてです。これは万博で様々な実験がございました。検討会での合意は偶然の賜と言えるラッキーな瞬間だったわけですが、私たちはまだまだ多くの問題を抱えています。あの合意では谷岡に騙されたと言っている委員もまだたくさんいるそうです。

こういうことが可能になりましたのは、ここにいらっしゃる小出さんを持ち上げるつもりはないのですが、中日新聞でずっと紙上の座談会をやっていて、そうした経験の中で登場した方々が実は検討会議の裏側で私の支えになって動いてくださった。そういう意味ではこの地域は、人間の数から見ても、また業種から見ても、実はとてもいいサイズであり、このサイズを活かしていかなければならないと思います。

【小出氏】 ありがとうございます。中部地方のモノづくりとい

う実の力があつたからこそ、虚である万博がすごく美しかった。

司馬遼太郎さんの言葉を思い出すのですが、人生というのは現実からちょっとだけ宙に浮いた部分が必要だ、それは志であり、夢であり、ロマンである。花というのは地上からちょっとだけ浮いているから美しいのと全く同じで、あまり浮いても意味がない。大地という現実から、ちょっとだけ宙に浮くすばらしさだと思います。まさに中部地方のモノづくりの大地のような現実性からちょっと浮いたところに咲いた万博。虚という悪いことみたいですが、全くそうではなく、花という意味ではないかと思えます。

それでは伊藤さんから、これまでの中部の地域づくりの歩みから見てくるこの地方の特徴と申しますか、そういったことをお話しください。

【伊藤氏】 今日は、中部圏の新しい姿をめぐってのシンポジウムですが、中部圏という言葉が定着したのは近々40年です。ご存じのように中部圏開発整備法という法律が制定されたのは1966年、ちょうど40年前です。私は今日のシンポジウムは「40周年記念」と銘打ってもよかったです。

この40年を振り返ってみると、今国土形成計画法が改めて言っている、地域は自分たちで作っていくのだということの実践を、この地域は立派にやってきたと思います。中部圏開発整備法という法律は政府が作ったものではございません。中部9県の知事、国会議員が集まって、議員立法で作った法律です。なぜ自分たちで法律を作らなければならなかったのかを振り返ってみると、須田さんの基調講演でも国土づくりの歴史に若干触れていただきましたけれども、日本の国は今から50年くらい前に、北海道、東北、北陸、四国、九州、中国、沖縄の7つの地方ブロック計画を作りました。たとえば北海道開発促進法、北陸地方開発促進法といった7つの法律を作ったのです。その他に2つ法律を作りました。1つは首都圏整備法です。1956年ですから、中部圏開発整備法のちょうど10年前に首都圏の法律ができました。そして、東京だけでいいのかという議論が関西から起こって、近畿圏整備法ができました。これは



【小出氏】 中日新聞の小出でございます。コーディネーターというのは、パネリストの方々のご発言、ご意見を調整しながら、何かの結論に持っていく役割なのですが、今日のメンバーの先生方は論客ぞろいですので、たぶん調整不能であろうと期待しながら進めたいと思います。

ここでの議論は、先ほどいただいた須田先生の基調講演に基づいて、特にこの地域を21世紀の日本発展の原点であるという位置づけて、これからどのような地域づくりをしたらいいのかということが中心の課題であります。

新聞記者をしていますと言葉にこだわるのですが、たとえばこの手の問題でも「道路」とか「〇〇通り」というと単に通る過ぎる感じなのですが、「〇〇筋」というと、その道路の周辺に生活している人々まで引っくるめた生命体としての通りというふうになるわけです。「街道」もそうだと思います。単に通るだけの道路、物体としての道路ではなく、「筋」といいますか、人間が息づいている地域にするためにはどうしたらいいかという話を中心課題になると思っています。

最初に、先ほどの基調講演でも「万博の心を中部にいつま

1963年でした。

この近畿圏整備法を作ったときに閣議は、我が国ではこれ以上地方ブロックを対象とした法律は作らないことを決定いたしました。その時点で、今申し上げた7つの地方ブロック、2つの大都市圏のどれにも属さない県が4つありました。長野県、静岡県、愛知県、岐阜県です。ここだけは白地で残ったのです。したがって、冒頭のご挨拶で大村局長が霞ヶ関が一生懸命議論したとおっしゃいましたけれども、この4つの県をどうするかは議論されてなかったと思います。

このことに大いに反論したのがその当時の愛知県知事の桑原幹根さんでした。一体この4県を国はどうしてくれようとしているのか、白地のままでいいのかという大論陣を張られました。4県の知事を集めて方策を練られて、国会議員とも相談され、さらに三重県、滋賀県、北陸3県も加えて9県の知事を集めて、自分たちで法律を作ろう、しかも地方の開発促進法ではなく、大都市圏の法律でいきたい。つまり、首都圏整備法、近畿圏整備法と肩を並べる中部圏整備法を作りたいと主張されました。

3年をかけて、共産党を除くすべての国会議員の賛同を得て議員立法でできたのが中部圏開発整備法です。ちょうど40年前でした。つまり、40年前に国は中部をどうしようなんていうことは考えていなかった。桑原さんはそのときにはっきり言っています。首都圏、近畿圏と並ぶ大都市圏法を作る。それまではおそらく名古屋を3大都市の一つに育てようという理念は一説にはなかったと思います。

私は、この伝統はその後引き継がれてきていると思います。

万博もしかりです。あるいは中部空港もそうです。ご存じのように中部空港は一昨年できまして、セントレアという名前と呼ばれ、国際社会への窓口になりました。この空港も第1種空港、つまり国際空港として認知さ



れてスタートしたのですけれども、日本では空港を作るのに空港整備法という法律があります。この法律は日本中の空港を3つのランクに分けています。1つは第1種空港。すなわち国際空港です。最初に空港整備法ができたときに、羽田だけがその対象でした。しかし、国際空港が羽田だけではやはり危ない、もう1つ空港がいる。関西ががんばられて、当時の伊丹が第1種空港に指定されました。日本では第1種空港、つまり国際空港は羽田と伊丹の2つだけでした。両方とも容量が一杯になったので、東京国際空港と成田空港を作りました。伊丹も狭くなったので、関西国際空港を作りました。一昨年までは東京と大阪にだけ第1種空港が置かれていたのです。

小牧にあります名古屋空港は、全国にある第2種空港、つまり地方主要空港の一つでした。名古屋は国の目から見ると“地方”の一つなのですね。東京は東京オリンピックがありました。大阪は大阪万博をやりました。大阪万博から35年経って、去年、やっと愛知で万博が開かれたわけです。

5分で40年間の歴史を語るのとは不可能に近いのですが、私はこれからの地方主体の国づくりを考えるとき、そのモデルは中部にある、中部を見習えといつも言っているわけです。今ようやく、国際化、あるいは日本の中での名古屋の位置づけが一人前になってきたと思います。これからどうするのかということについては、後半、もし時間をいただけたら続けたいと思います。今日は40年の大変記念すべきシンポジウムであるということをおっしゃって、これを大事にしたいと思っています。以上です。

(2) 中部における地域づくりの将来展望

【小出氏】 ありがとうございます。中部というのは40年も前から、国が面倒を見てくれないものだから自分たちで作ってきたという歴史がある、当時中部地方だけ白地になっていたというお話は非常に印象的でした。

これまでの中部の歩みを伺いまして、ここからは今後の中部における地域づくりはどのように展望できるか、どのような方向を持っていくべきかについて、各パネリストの方々からご意見を伺ってみたいと思います。

初めに須田さんから、中部を中心とした広域的な交流連携に関してどのようなことが考えられるかということをお願いしたいと思います。

【須田氏】 私は関西の人間です。京都の人間です。大学を卒業するまで私は京都から離れたことがございませんでした。東京にも行ったことがありませんでした。静岡以東へは行ったことがなかったのです。



名古屋には親戚がおりました。同時に友達もおりました。名古屋にだけは卒業するまでの間に何度もまいりました。そのときに、ここは東京なのではないかと錯覚したものです。なぜかという、関西とは言葉のアクセ

ントが違います。関西とは何となくムードが違う。東京というのはこんな所なのかと学生時代は思っていました。だいぶ違うのですけれど。

国鉄に就職いたしまして、今度は東京住まいになりました。私は地方勤務がほとんどなのですが、たまたま名古屋には2度勤務するチャンスがありました。今度は東京から名古屋にきたわけです。すると今度は、関西に帰ったような気になったのです。なぜかという、確かに言葉のアクセントは違うのですが、イントネーションにどこか関西的なところがあるのですね。それから、うどんの食べ方とかウナギの焼き方とかいろいろな面で関西に近い。

面白いものだと思います。逆の方向から来ると違って見えるのです。トルコにイスタンブールという都市があります。昔のコンスタンチノーブルです。私はほとんど外国に行ったことがありませんが、あそこは不思議に印象に残っています。あそこは、アジアの方から行きますとヨーロッパのように見えます。明らかにヨーロッパ風です。ところが、ヨーロッパからの帰りに寄りますと、

アジアに帰ったという感じがします。それと似たような印象を受けました。

すなわち、要するに中部もイスタンブールも文化の接点なのです。東西文化の接点です。その中から独自の文化が少しずつ作り出されているのだということが、3回目にここに20年定着してようやくわかりました。最初は関西から来て、東京の延長線に見えた。東京から来ると今度は関西の入口に見えた。ここに20年住んでみて初めて、ここには徳川宗春以来の独自の文化があることを感じつつある状況です。

これが中部の立地条件だと思うのです。東京の文化、関西の文化、この2つのものはこれからもあっていいと思います。その中で東西の特色を吸収して、中部の文化を作りつつあるところが非常に大きな意味を持つと思います。イスタンブールは世界的に有名な文化都市です。大変な古都です。世界を支配したこともある街です。それは東西の融合の中で独自の文化が開けたためにそういうことになったのだと思います。

これからの中部はそれを主張すべきだと思います。関西の文化、関東の文化のそれぞれの特色を生かしながら、それらが新幹線や道路で結び付けられて自立した圏域がつながっていく、まさにその中核にあるのが中部の文化ではないかと思っています。

そうなった場合、愛知県だけではやはり不十分で、岐阜県、三重県、静岡県と広域的に広がって一つの文化圏域にまとまっていった場合に、隣の圏域との調和が図られると思います。やや中途半端だと言う人もいるかもしれませんが、関西圏にも属し、関東圏にも属するこの地域は、その両者の橋渡しができるのです。最後は日本の国として一体にならなければならない。中京圏はそういった両文化の接点に立って、いい所を集めて独自の文化圏を形成し、それがさらに東と西の文化と一体になって大きな日本文化の中核になっていく。そういう可能性が、万博あたりから鮮明に出てきたような気がします。

そういう意味合いで中部が一つにまとまって独自の文化圏を作りながら、東西に接していく、また連携をしていく。少なくとも観光の面では私はそうしていきたいと思いますが、観光以外

にモノづくりの面でもいろいろな文化の面でも、そういう目でもう一度この地域を見直してみるのも、これからの国づくりの一つの方法ではないかと思えます。

【小田氏】 ありがとうございます。関西でもない、関東でもない、新聞記者用語では住所不定といいますが、最近では性同一性障害という言葉もあります。しかし、それがまさにこの地方の強みであるというお話でした。私も本当に納得できるのは、確かにトルコのイスタンブールもそうですけれども、たとえばロンドンがそうだと思うのです。イギリスではワインが全然できないのですが、フランスに行くとフランスワインばかり、イタリアに行くとイタリアワインばかり、ところがロンドンには世界中の一番おいしいワインが全部集まる。たとえば音楽家でもロンドンのコンサートで認められれば一流になる。美術品でもロンドンのクリスティとかサザビーズで値段が付く。何も無いという点をこれほどうまく利用した大都市はないと思うのです。そういう点では名古屋も、東西の真ん中にあることの有利さということは、須田先生のお話のとおりだと私も同感いたしました。

また、この地域は特色は何と言ってもモノづくりということで、中経連の神尾さんから話を伺います。この地域が日本の経済を牽引しているようなものなのですが、国際競争力をこれからも維持、継続していく上で今後、どういうことが必要なのかということをご希望したいと思います。

【神尾氏】 産業界の立場から、中部地域が国際競争力を発揮して日本経済を牽引していく上での地域づくりの課題、そしてまた将来展望について、3つの観点からお話したいと思います。

1つは、産業振興。2つ目に、社会資本整備。そして3つ目に、すでに若干触れられており



ますけれども、道州制についてお話ししたいと思います。

まず、産業振興の観点でございます。私ども中部経済連合会ではこれまで、4全総や21世紀の国土グランドデザインにおきまして、中部地域を国際的な産業の中核圏域と位置づけて、協調してまいりました。その結果、今やこの地域はモノづくりのメッカと言われるまでになってきております。私どもといたしましては、今後とも既存産業の高度化、複合化、そしてさらに新産業の育成を積極的に推進し、この芽を成長させていく必要があるのではないかと思います。

こうした観点から、中経連が現在取り組んでおります主要なプロジェクトの一つが、産業の広範な分野を支える先端技術であり、中核的技術でございますナノテクノロジーによる産業技術の振興です。そして、その核になる財団法人ファインセラミックセンター内にナノテクセンターを起こしていきたいと考えております。

このナノテクセンターは、ナノテクノロジーを日本のオリジナルな技術として捉えまして、これまで世にない製品、また製造技術を作り出すことを目指しております、世界のトップを行く研究レベルと、産業界にとって真に役立つワンストップ機能を標榜して、全国から優秀な人材を確保し、産業の競争力に結び付けてまいりたいと考えております。

こうした新しい産業の振興を図り、国際競争力の強化や産業構造の高度化を図っていく方法といたしましては、1つは産学連携による新しい科学技術を創出いたしまして新産業を生み出す。2つ目は、かつて中経連が伊勢湾内に高炉メーカーがなかったことから東海製鉄を誘致したように、新しい産業、新しい企業を誘致することが必要であると考えております。

ところで、我が国の産学連携でございますけれども、米国等に比べてきわめて立ち後れていると思えます。国立大学の独立行政法人化に伴いまして、最近ようやく各大学に知財本部が設けられるようになってきておりますけれども、その対応ぶりはどうも杓子定規でございます、産学連携にとって戸惑いを感じさせ、マイナス面にもなりかねないと言われております。大学が民間企業のように柔軟な発想で対応していただくことが

大事であって、組織を作るだけでは空念仏に終わってしまう可能性もあるということでございます。

次に、企業誘致でございますけれども、各自治体が熱心に取り組んでいるところでございます。しかしながら、本当に企業にとって中部地域は魅力があるのかといった観点から立つと、課題は多いと思えます。つい最近の新聞にも出てはいたけれども、工場用地がない。これから少子高齢化に向かうわけですから、技能労働者の不足。これは各県によって違いますけれども、有効求人倍率が大変高い所と低い所がございます。特に問題なのは、技術系の人材不足でございます。

そういった観点から、工業用地の発掘・造成や人材の確保・育成といったことについて、早急な対策が必要ではないかと思えます。三重県が東芝の半導体工場やシャープの液晶工場を誘致して産業構造の転換を図ったように、自治体のインセンティブ、優遇措置は大胆かつ戦略的である必要があると思えます。

また、インターナショナルスクールなどの外国人受け入れ環境の整備。進出してこられる企業に対しての真の意味でのワンストップサービス体制も必要だと思えます。

さらに、企業誘致につきましては、誘致対象分野について、ITがいいのではないかと、バイオがいいの

ではないかといろいろ言われますけれども、本当にこの地域にとってこういったものを誘致・育成していく必要があるのかを十分に議論する必要があると思えます。

そしてまた、当地域に企業進出してもらうためにはPRも必要ですけれども、今お話したような根本的な問題の解決に向けた取り組みも必要かと思えます。

また、中部が比較的弱いとされています創業あるいは起業の促進についても、中経連ではモノづくりの分野を中心にベンチャービジネス支援センターを増強しているところでございます。本当にベンチャーを育てるためには米国のように、一度失敗しても再度チャレンジができるような制度が必要になってくると考えます。

次に、社会資本整備の観点です。須田さんも言われました

けれども、まず圏域の問題について若干述べさせていただきます。中経連では広域経済団体として、長野県を含めた中部5県を中部圏として考えております。どういふもので分ければいいかということの中で、水源地域である長野を含めて一体として社会資本整備を考えていく必要があるからでございます。

先般の国土審議会の圏域部会において圏域について3つのパターンが示されましたけれども、どのパターンにも中部5県が基本になっているということでございまして、妥当と考えております。

社会資本整備につきましては、モノづくり、観光、物流など、交流・連携の基盤となるものでございまして、空港、万博により充実したとはいえ、さらなる整備が必要と考えております。

岐阜県や三重県は、ほんの3～4年前には工業団地があまり使われず、雑草が生えていた状態であったと思えますけれども、伊勢湾岸道路の開通や、東海環状の東回りが整備されたことにより企業進出が大変に増加してきています。こういった状況から考えましても、道路整備の重要性を再認識したところでございます。



最後に、広域行政についてお話ししたいと思います。中経連がかねてから提唱しております道州制、地方分権社会への移行は、自己責任原則に基づく自立的な地域経営の展開を目指すものでございます。究極の構造改革と位置づけられて、空港、万博を成功に導いた地域の総合力を将来にわたって継続させるためには、現行の府県制度を見直して中部州の実現を目指す必要があると思えます。州の区域につきましては、

単に都道府県を合わせた区域とするのではなく、州が総合的な地域経営を展開することを念頭に置いて、地理的条件や歴史的背景、産業の関連など多方面から検討すべきであって、中部州については先ほど述べたように長野県を含めた中部5県が妥当だと考えておりますけれども、いろいろな課題を整理しながら対応していく必要があると思います。

道州制とともに不可欠なのは、中部地域の都市再生です。万博とかセントレア開港で知名度が非常に向上した中部地域でございますけれども、国際競争力のある名古屋市になっていくべきだと思いますし、そういう面で国際都市としての機能の強化と文化を合わせた豊かな名古屋市の促進と、中部州ですから、各地方の中核都市も活性化させていく必要があるのではないかと思います。

【小出氏】 ありがとうございます。後半部分に出ました中部州とか枠組みの問題は、非常に興味深い重要な問題ですので、後のフリーディスカッションの時間にじっくり議論したいテーマだと思います。

それでは、林先生から、特に最近では人口減少、少子化時代というふうな、時代そのものが変わってきたのですけれども、この大きなトレンドの中で中部の今後について話していただきたいと思います。

【林氏】 人口減少時代において、土地利用、交通にどういう戦略を持ち込まなくてはいけないか、舵切りをしなくてはいけないかという話であります。

一言で言うと、経済の向上から生活質の向上の時代です。といっても、贅沢をやればよいというのではなく、持続可能な国土でなければいけない。そのためには、現在の空間のままでは無理なので、再設計をしなくてはいけないという話であります。

人口減少は少子高齢化を伴います。これは人口のピラミッドですが、55歳から上くらいの人だと小学校でこれを“ピラミッド”と習ってわかりました。最近の小学校ではどのように教えているのかというと、やはり“ピラミッド”と教えているら



しいし、ヨーロッパ、アメリカの人に聞いても“ポピュレーション・ピラミッド”と教えているそうです。さらに40年くらいしますと“ソフトクリーム”になってしまう。“釣鐘”から“ソフトクリーム”になるわけです。つまり、うんと少ない人数で多くの人数を支えなければいけなくなってくるということでもあります。

問題は、人口だけではなく、経済の先行きであります。このピンクのライン(P.28 パネルディスカッション資料(以下資料という)No.4参照)は過去50年間の日本人1人当たりの所得、GDPの変化を示しています。年率9%で成長してきましたから、1.09の50乗で、実に75倍に成長したわけです。75倍というのはどんなものかといいますと、平たく言うと1950年に大学を卒業した人の給料はボーナスも月割りしますと大体4,000円だったのが、現在の学生は幾らもらえるかという大体30万円です。これが75倍の世界です。

このままいきますと今の学生の孫が2050年に卒業したときには2,250万円もらえることになります。こんな結構なことはないわけですが、しかし残念ながら9%成長はきわめて厳しく、日本で生産を続けていってとてももたないわけです。所得が上がるということは、労働コストがかかるということです。

そこで、1%成長くらいで計算しますと1.64倍にしかならなくて、30万円が50万円くらいにしかならない。2世代後でも50万円です。これまでの2世代は、借金をして家を作ってきました。10年くらいで給料が倍になったので返せたわけですね。これからは、返せないわけです。これがこれからの経済の基本です。

そして、こういう厳しい状況にあるのですが、我々の生活空

間の現状はどうかというと、中心市街地からは皆さん出ていってしまっていて、出ていった先で水害に遭うようなことになっています。それによって生活の質が低下している。インフラの維持管理のコストもどんどん増えていく。景観は殺伐としてくる。個性が喪失される。こういうことになっているわけです。

名古屋の近郊を見ましても、土地利用がどうなっているかといいますと、もともとは駅周辺とか水路に沿ってまとまって暮らしていたのが、道路の作り方と車の使い方が悪いわけですが、コントロールをしないものですからどこでも行ってしまふことになりまして、これが負のフィードバックになっています。こういう所をどう畳み込んでいくかが非常に重要です。

持続可能というのは、環境的に持続可能だというのがあります。それから、環境だけではなくて経済・財政的にも持続可能であること。我々が国土といったときには、この2つが非常に重要なわけです。現状はどうかというと、郊外にスプロールしてしまっている。国交省がハザードマップを配布して、ここはすぐ水に浸かって危ないとか地盤が危ないというのを出すようになりましたが、実はハザードというのは水害が起こりやすい所だけではなくて、勝手気ままにどこにでも住んでしまっていることによって1世帯当たりにもすごいコストがかかっているということです。道路とか水道のコストを全部自分で持てばいいのですが、そうではなくて誰かが払っている。誰かというのは全員が払っているんですね。そして、中心市街地が衰退している。

結論から言いますと、ばらばらしている郊外とか水が浸かりやすい所からは計画的に撤退していかざるを得ないでしょう。中心市街地をもう一回やり直して、郊外に行くのはやめなさい、真ん中に戻りましょうといっても、残念ながら非常にみすばらしい景観の所しかなないですね。この地域では26年に1回建物を建て替えているわけです。全員が自己チューでやっていますから、自分の所はピカピカでも、お隣は困ってしまうということを繰り返している。人口が100年で半減すると言っていますので、維持する市街地も半分にしないと、公共投資の負担が1世帯当たり今の倍の割合で出さなくてはいけなくなる。しかし、社会保障の負担が出てきますから、そんなことが不可能であること

は明らかですね。だから、人口に比例して市街地をうまく畳み込んで、その中に先ほど須田先生の話にもありましたように重点化する。選択をして、そこで豊かな生活を送るように切り替えるべきだろうということです。

山の高い所、低い所はどういうことかといいますと、低い所は水が浸かりやすい所というイメージだとわかりやすいのですが、そういう所からは撤退して、なるべく高台に避難することを社会的にやりましょうということ

です。それだけではなく、1世帯当たりのコストに直してもらおうと、スプロールしている所は地形的には高い所であっても、実は谷底の水が浸かりやすい所と同じようにひたひたと水に浸かってき



ている。細かいことは省きますが、自治体は財政難であえいでいて、名古屋市のように大きな所はまだましなのですが、財政的にはこの赤い線の所(P.29 資料No.16参照)までしか持たない。その下の所は撤退のコストを直接払った方が維持するより安い。たとえば3軒の住宅のために10mの防波堤をずっと維持してはいけなくなると莫大な費用がかかるわけですね。国土交通省では日夜そういう努力をしておられるし、大変困っておられることでもあるのです。そういう所は、皆で合意して、ソーシャル・ハザードマップを配ったらいと思うのです。どれくらいコストがかかっているのかよく認識して、その代わり、そう簡単に立ち退けないので、社会全体でうまくお金を回すことを考える。

この緑の線より(P.29 資料No.16参照)上の所は、上に行けば行くほど社会的に価値が高い、社会的なコストが低いという所です。緑の線より上に住めば、みんな豊かに住めるのですよ。だけど、だんだん下に降りてきてしまっている。豊かになるために使わなくてはならないはずの車の使い方がまずいのために、どこにでも立地できるということになっているものですから、どんどん下に降りてきている。