

国土交通中部地方有識者懇談会

「まんなか懇談会」

（第 1 回提言分）



平成 1 4 年 5 月 7 日開催

奥野委員



高速交通網、とりわけ高速環状網の着実な整備を

中部の目指すべき方向ということでございますので、中部のことを念頭に置きながら数点お話し申し上げたいと思います。1つは社会資本の整備であります。私は高速の交通網にいたしましても中部は古くから非常にいい計画が立てられていると思うわけでありまして、着々とやっていくことが何よりも大事だと思います。中でも高速環状網の整備は、生活の面から見ましても、あるいは産業の面から見ましても非常に大事だと思っているわけであります。

名古屋圏の魅力向上には名駅から栄にかけて都心部の整備が重要

それから、名古屋圏の魅力の向上という意味では都心部の魅力の向上が非常に大事ではないかと思います。都心部といいますのは名古屋駅から栄一帯の地域であります。名古屋駅一帯は人が集まる場所になってまいりました。豊田毎日ビル、牛島地区のビル、あるいは空港の乗換駅ということになりますと、どのように整備していくかは非常に緊急の課題だと思うわけです。名古屋駅から栄までのたとえば広小路なども、最近散策する人が増えてきているように感じますが、こういったことがもっとやりやすくなるといいと思います。それから、若宮大通の笹島からサッポロビールの跡地の間。これが自動車交通には使われるのでありますけれども、人が集まって楽しむような場所にはなっていないように思うわけであります。それから、栄一帯も久屋大通はブティックが並ぶとか、とにかく磨き上げてきれいな街に仕上げていくのも一つの方法かと思うのであります。そういったシンボリックな取り組みが名古屋の都心部であると10年後はずいぶん変わっていくのかなと思っています。

アクセスを整備し、社会資本の利活用を

次に社会資本の利活用についてですが、これから投資がどんどん伸びるというのは客観的に考えて無理なわけで、これからは細かく区切られた地域の中で相互利用ということを考えていかななくてはいけない、そのためのアクセスの整備が非常に大事だと思います。人口50万くらいを一つの規模と考えて立派なものを整備し、それらへのアクセスを考えるというのが一つの方向だと思います。

競争力ある空港・港湾の整備と渇水対策の強化を

それから、港湾とか空港はもっと大きな規模のものを整備していく。こざれいだけども国際競争力のないものがいっぱいできるというのは、よろしくなからうかと思っています。

最後に、安全・安心であります。渇水の問題も何とかしなければならないのではないのでしょうか。夏に水が止まったのでは話になりませんので、渇水という意味での安全対策も非常に大事ではなからうかと思っています。

筧委員

製造業の競争力強化とまちづくりがこの地域の大きな課題

筧と申します。よろしくお願いいいたします。先日、日銀の方がご発表になった面白いデータ



がございます。東海が何で稼いでいるかというのですが、製造業で9兆稼いでいて、非製造業は2兆のマイナスだそうです。トヨタさんやスズキさんに代表されるように、非常に系列とか社内の資源が維持されているし基本に忠実にきちんとやっている。こういうものがこの地域の強さだと思います。ところが、この強さが今、すごい危機にさらされている。一番には、中国に代表されるいわゆる製造業の移転の問題が起こっているということでございます。その意味では、この地域の最大の課題は製造業の空洞化をどう防いで、もっと強いものにしていこうということだと思います。2つ目は、先ほど奥野先生が言われたので簡単に申し上げますが、この地域の都市づくりが大きな課題になっているのではないかと思います。この地域は非常に住みやすい地域ですが、その一方でまちづくりに弱い。例えば、業務用の面積は首都圏の10分の1しかない。都市型産業といわれる情報サービス業も全国の7割が首都圏に集中してしまっている。情報発信も、私どもの銀行で新聞記事を調べたところ、「名古屋」という言葉が「東京」の7分の1くらいしかないのですね。

産業政策では、新産業集積や物流インフラの強化、地域連携によるブロック単位の政策展開が課題

いわゆる空洞化の克服と新しい産業を強くしていくという課題については、今までの強さをさらに強くするという方向が重要だと思いますが、たとえば三重のクリスタルバレーや静岡のくるまバレー、岐阜県のソフトピアや愛知の自動車コンプレックスなどを応援することも非常に重要ではないかと思っております。それから、物流インフラの問題。特に港湾をハブ港湾にしていかななくては行けない。道路と一体になった港湾整備という形が大変大きいと思います。その意味では外環道の整備は重要だと思っています。もう一つ大きな流れは、こういった産業を強くするには県市のレベルではなくブロックで頑張っていくことが重要ではないかと思えます。整備局とたとえば通産局の合体、各県も一緒になってブロックで対応するような方向が重要だと思います。

まちづくりには、特に4つの課題の克服を

まちづくりに関しましては4点ありまして、1つはモノづくりの基盤強化も含めた機能強化をやっていかななくては行けない。それから、名駅と栄地区には国際的競争力のある、コンパクトな集積を作っていくような動きも重要ではないかと思えます。3つ目は、周辺都市圏との広域連携。名古屋だけではなく、たとえば岐阜・大垣連携、北勢地域と中勢まで行く連携、西三河から東三河へ行く連携ができて、これと道路を整備していわゆる多極型の都市づくりをすれば非常にいい都市圏ができるのではないかと。4点目として、安全の観点からのまちづくり。まちづくりには安全の観点からの期待もあるということでございます。

桑田委員

万博、アクセスを含めた空港整備の着実な推進とリニアの整備促進を

大臣のお言葉を借りればご用聞きに徹していきたいということでございまして、その姿勢に心から敬意を表する次第でございます。そこで、基盤整備の切り口ですけれど、時間的に最も



身近に迫っているものとしましては万博と空港の整備がございます。これによって国内はもちろん、国内外との交流の活性化をぜひ図っていかねばいけません。同時に、空港のアクセスを徹底的に良くする。岐阜県も、アクセスを徹底的に整備いただくということでこの位置に賛同したわけでございます。そして、これに関連してリニアの問題。費用等の問題がありましてまだ調査段階ということでございますけれど、ぜひリニアを活かしていただきたい。広くお客様に中部国際空港を活用いただくという面でも大変意義があるかと思えます。

東海地震への対応を図るための徹底的な再点検を

住民の皆さんは最近、特に安全・安心ということに非常に強い関心を持っておられます。それに付随して環境問題への関心が非常に強うございます。とりわけ東海地震が今日起きてても不思議ではないと言われている状況でありまして、これにどう対応していったらいいのかをもう一度徹底的に再点検することが必要であろうと思えます。

都市との交流連携やインフラ整備等による農村活性化を

もう一つの切り口としまして、農村と都市をどう結びつけていくのかということでもあります。ややもしますと山林・農地が放置される状況に置かれております。これは国土保全上もきわめて重要なことで、徹底的に都市との交流、連携を強め理解いただきながらインフラ整備等について見直しをしていくことが必要であろうかと思っております。

鈴木委員



分散型の地域構造に対応する分散型の基盤整備を

私どもの日常の活動は月に10回は東京へまいりますけど、名古屋へは半年に1回か2回しか来ないという状況にあるわけでございます。そういう立場で申し上げますと、中部国際空港ができあがりましてかなり西へ向くようになるのではないかと。計算いたしますと大体、新富士のあたりでは成田へ行くより中部国際空港へ来た方がいいということですから、かなり広がるだろうと思えます。そういう点で、先ほどもご説明がありましたけれど、中部地区が分散型になっているという特徴がございますから、あまり名古屋一極集中にするのではなく分散型の産業なり人口構成の中で、広域化というか道州制をにらんだ基盤をお考えいただくといいのではないかと思います。

陸・海・空の利用の仕方を押さえた地震対策を

それから、先ほど地震対策の問題をお話になりましたが、地震対策を大きく考えていく政策をとらないといけないのではないかと。国土交通省は陸・海・空の3つをお持ちなのですから、陸・海・空をどのように利用しながら対策を立てていくかということも非常に重要なことになるのではないかと考えております。

完成間近な第2東名の供用と災害時に対応できる補欠港の整備を

具体的な話になりますが、第2東名は、浜松のあたりはもうほとんどでき上がったような感

じになっているのですね。静岡の東名を見ますと大体1日6万台くらい走っているということでございますから、かなりの頻度になっている。第2東名も部分的でいいから作る場所は作っていくということでない、当面困ってしまうのではないかと。それから、港の問題が先ほどもお話がありましたが、阪神大地震のときもそうございましたけれど、静岡県でも地震が来て清水港が止まってしまったら海は全滅してしまうことになります。そういう点では地震ということを考えたら補欠港を作っておく必要があるのではないかと考えています。港の規制をもっと解除していただくことも重要な問題ではないかと思えます。

須田委員



国際交流と産業技術の中核圏域、自動車産業と観光産業の育成が中部の重要な方向

これから中部をどうするかというのは、すでにはっきり一つの方角が出ていていると思います。それは、国際交流中核圏域になること、それから産業技術の中核圏域になること。私はこれに尽きるのではないかと思います。この2つをバランスを取りながら進める。そのための一つの手段として、たとえば観光のようなものが注目を受けるのではないかと考えております。観光は交流を促進する一番端的な手段でございますし、産業として見た場合、自動車産業に匹敵するくらいの非常に大きな規模を持つ産業でございますから、この両方を伸ばしていく。この2つが大きな柱であることは言を待たないと思います。

バランスの取れた地域づくりが中部の目指すべきもう一つの方角

私は、21世紀には、バランスの取れた豊かな地域づくりがもう一つのコンセプトとしてあってもいいのではないかと思います。4つのバランスということをご提案したいわけでございます。1つは、産業構造のバランスが必要ではないか。情報産業とか観光のようなものを伸ばすことでバランスを取って発展していくことが大事だと思います。2点目でございますけれど、過密感、過疎感のないバランスの取れた地域社会づくりが望まれると思います。インフラをもっとうまく使いながら、中山間地帯が都市と同じようなサービスを受けられるやり方を考えなくてはいいと思います。3点目は、環境と人間生活ないしは地域活動とのバランスが必要だということです。4番目に、バランスの取れたインフラづくりが望まれると思います。たとえば道路でいうなら東西軸に対して南北軸が弱いとか、放射軸に対して環状軸が弱い。そういうことがあるために道路がうまく使い切れないという問題があると思います。同時に、道路と鉄道、道路と空港、鉄道と空港、それらの間に相互補完関係が成り立ち得ないようになっている。そういう意味におきまして、今あるインフラを有効に使うために結節点を強化するとか、そういうことをきめ細かくつぶしていくことによって、ずいぶんバランスのあるインフラづくりができるのではないかと考えております。

地域計画に対しブロックの意思をまとめあげる工夫を

新しい国土計画づくりがまさに始まろうとしております。今度の地域計画は中部地域のようなブロックを念頭に置いて、ブロックが地域計画の基本を自分たちで作るやに聞いております。

それは正しい方向だと思いますが、そのブロックには議会がありません。民意を反映する手段がない。したがって、今の組織を前提にしていかにブロックの意思をまとめ上げるかについての工夫がいると思います。この「まんなか懇談会」がそのための一つのヒントになるのかな、あるいはそういうものについて一つの答えが出せるのかなと思っています。

谷岡委員



人の視点から見た政策の見直しを

先ほど局長の方から、アウトプットよりアウトカムをこれからは目指していくのだというご発言がございました。大変感銘を受けました。これは簡単に言えば、GNPだとかGDPというところの増加を目指すことから、GNH（Growth National Happiness）であるようなものを目指していくということで、量から質へ転換していくということだろうと思います。これを言い出したときに一番重要な問題になるのは、物と人ということで、物の道はたくさんあるわけです。しかし、人が通れる道が実は非常に少なく、道路の向こう側へ行こうとしたら人が動けないような状況がある。物流をすごく見てきたけれど、人の交流は見えてきてない。こういったものを視野に入れたところで抜本的に練り直しをしていく必要があるだろうと思っています。

長期的に見て効率の良い社会資本の整備・蓄積を

松尾先生がおっしゃっている3代先の納税者に対する責任感ということはすごく大事だと思います。物を作った、でもその維持管理費がものすごく高い、あるいは劣化が早いということでは、社会資本として貯まっていけないわけです。そういう意味での効率、いわば長期的に見た上での効率のよさをどれだけ求めていくかというポイントで見なければならないのだろうと思っています。

人がいかにつながるか、人がいかに動けるか国民益を問う姿勢が重要

たとえば万博をやろうとしている。でも藤ヶ丘で地下鉄は止まっている。こういう類の例をあげたらきりが無いほどあるわけです。私は、国益というのは究極的に国民益以外のものはないと思っていますが、その国益であるはずのものが国民にちゃんと返っていない。交流とか連携を促進するのだと言われているわけですが、その前の壁、垣根が多すぎる。そういう中で、物は何とか動いてくれても、人という感情を持ったものはそういう垣根、バリアを感じると動いてくれなくなってしまう。ハードであれソフトであれ人がいかにつながるか、いかに動けるかがとても重要だと思うのです。

真の基盤整備は、互いの壁を取り払い個々の立場を越えることから

私は今、万博に対して推進しながらも非常に悲観的な思いに立ってしまうのですが、それはなぜかという、愛知万博のような大きな事業をやろうとしているにもかかわらず結局、愛知県と名古屋市の間の壁は崩れない。愛知県、岐阜県、三重県、静岡県との間は崩れない。そして、国、県、自治体などの事業者といわれる方々と市民の壁は崩れない。立場でものを言ってしまうという状況があまりにも固定化され過ぎている。まだ生まれてない人たちに対する

立場で言えば我々は共通の立場を持っているわけですが、この立場を度外視して非常に狭い枠の立場で話をし続けている。それで何もやる気がなくて布団の中で寝ているのが一番だというような気分になってしまう状況がある。立場を超えたところで長期的な視点からそのバリアを壊していくということを考えていかないと、基盤整備なるものはあり得ないと思います。

中村委員



産業競争力の問題は、世界、アジアの動向を見据えた対応を

私たちは今、宇宙船地球号に住んでいます。その一員でありますから、中部5県の10年後のグランドデザインを考えるならば、まず世界の地図を目の前に置いて、アジアを横目に見ながら日本のこれからを的確に予測する必要があります。中部地方は、車産業を中心とした工作機械などの生産拠点であることは紛れもない事実だろうと思います。しかし、これからは、どんどん少子化が進むわけです。去年1年間に我が国で生まれた赤ちゃんは120万人です。隣の中国では、20年後に成人式を迎える子が1,500万人にもなります。1,500万対120万です。給与水準も違う。日本で新卒の人が15万とか20万と言われているが、中国では5,000円から7,000円ぐらいです。10年後、20年後に本当に日本が国際競争に勝てるのか、産業競争力の問題はまさにこの点が問われているのだと思います。

環境保全は産業誘致にもつながり、中部の力ともなる

同時に、人類の生存は環境保全なくしてあり得ないわけであります。川は水が流れているだけではダメで、そこに魚が泳ぎ、サンショウウオがいたり水鳥が飛んでくるということです。先ほど三重県のシャープの液晶の話がありましたが、なぜ世界の液晶が三重県の辺鄙な多気町にできたのか。やはり貴重な水が大事なのです。三重県の櫛田川の伏流水は全国屈指のいい水なのです。それなくしてシャープは来なかったと言えます。ですから、川の水。それから山の緑。これも針葉樹だけではダメで、やはり広葉樹を植えなければ中部はダメになるでしょう。ハブ空港として通用する空港整備を

日本の空港はお粗末だと思います。ソウル、上海、クアラルンプールは4,000メートルの滑走路を持っているわけですが、日本の第1種空港の成田、関空、今度のセントレアの滑走路は3,500メートルです。これを4,000メートルにしなければ、とてもじゃないけれどハブ空港としては通用しないと思います。

経済発展と残すべき自然の明確な整理を

それから、快適さ、アメニティという問題は、あらゆる生物、動植物と平和共存する星なのです。ですから、それなくして人間のエゴだけでは地球は滅びていくと思うのです。そういう全体のことを考えるのに、日本博物館協会では20年ほど前からエコミュージアム構想というのをやっております。エコは、エコノミーのエコ、それからエコロジー、この2つを合わせたエコです。ミュージアムは建物があるからというのではなくて、町並保存にしてもそうですが、歴史的な遺産、里山の自然を残す。その快適さを守るための尺度は、経済発展の度合いと祖先から受け継いだ自然遺産を子孫に残していくのだということの区割りをはっきりと国土交通省の皆さん

が交通整理をしていただかないといけない時が来たのではないかと考えております。

東委員



質や空間整備を重視したインフラ整備が人々の生活のあり方を変えゆとりと豊かさを育む

先ほど個人の生活の重視ということが局長のお言葉の1番目にありました。これからは、幅と深みのある、ゆとりと豊かさの実感できる地域生活の場づくりをお願いしたいと考えております。ゆとりとか豊かさというのは大変抽象的な言葉でございますけれど、物とか時間に加えて、空間の整備。今までたくさんのインフラ整備が行なわれておりますけれど、どのように整備をするか、その質が私たちの生活のあり方を変えていく。私たちの生きる価値観すら変えていくものと考えております。

港の機能を見直し地域の魅力の核に

昨年12月に中部の未来の創造大賞をいただきました清水港の港色彩計画は、10年計画で進めました。この計画も官民、市と県と国で10年間コミュニケーションをとりながら進めてきました。清水港は大変殺風景な産業港だったのですけれど、名峰富士を借景に美しい港づくりを進めようということで、色彩計画、塗り替え計画を行なってございます。最初はお金がかかるとか自分たちの色があるというようなことで計画形成にも全く無関心でございましたけれども、実際に美しい景観づくりが形成されていくプロセスの中で商業施設ができ、今や何万という多くの人たちが集まる港に再編いたしました。私はこの10年を見まして、多くの土地でこのようなことができるのではないかと考えております。国際競争力の中で強化される港、今までと同じようには生きられない港が出てくると思います。そういったことで、もし機能を変えなければならない港があったら、ぜひ早めに見直すことです。そして、経済成長を支える上で脇に置いてしまったものを改めて見直すことによって地域の魅力の核にしていきたいと思います。港なり海岸線が多くの人に憩いとか安らぎ、癒しを提供し、自然環境の保全にも役立つ、ぜひそういった展開をしていただければと考えております。

市民の意見をどう聞きどう施策に移すか、パートナーシップを組めるような連携のあり方の構築を

市民参加型とかパートナーシップとかよく言われていますけれど、私は色彩計画をやり続けて感じていることがございます。市民の意見をどう聞くかということがあります。そして、市民の意見を聞いて施策とか整備にどう移すか。ただ聞いてそのまま形にするのではなく、やはり意見の聞き方。そこにはビジョンがなくてはならなくて、対等の関係でなければならない。パートナーシップというのは対等な関係であって、それぞれの役割分担が違うのだから、行政と民間、企業、それから私ども学もそうですけれど、役割が違う中でどのような知識等を提供できるかということをきちんと見据えてパートナーシップを組めるような連携のあり方の構築をお願いしたいということでございます。

水谷委員



経済の縮小を前提に、100年後を考えて、やらなくてはならないことを絞り出すべき

考え方として長期的な考えでないといけないというお話が最初にございました。大賛成であります。できたら50年、100年くらいを考えていかなければならない。なぜ長期的に考えなければならぬのかということですが、これまでのことを前提にいたしますと日本の経済はものすごく発展してきているのでありまして、それを前提にした場合には全部狂ってしまうと思います。これは大変な違いです。すでに頭打ちになってきた。頭打ちになって下がり始めた。この傾向は続くだろうと私は思っております。続くというのは、ゆっくり下がっていくという意味です。ゆっくり10年くらい下がるのでしょけれども、その後が問題であります。急落に入るだろうと思っております。とてもこんな状態は続かない。そのことを考えますと、将来のために今我々がやらなければならないのは何か。全く観点が違ってくると思っております。予算がつかない。10年、20年後にどういう予算になるかということ、ほとんどない。その中で将来の国民がどうなるかと考えますと、私は2つのことがあると思っております。1つは、乏しいと言われる資金は乏しくない、今はまだ大量にある。大量にあるから、やることをうんとやるべきだ。しかし、何をやるかということ、やりたいことはそれ以上何倍もあるのですから、絞るということは当然出てくる。どういう観点で絞るか。100年後のことを考えて絞ってくださいよ。こういう考えなのです。国全体のことを考える。それ以外の資金はないです。企業の手足を縛らず、空洞化を回避し経済の活性化を

もう1つの方向は、なぜ経済がそんなに悪くなるのかということです。これは空洞化です。生産力がなくなるということです。これをそのままにしておいていいのかということになりますと違うと思います。何としてでもその流れに棹を差して逆転させなければならない。誰が経済を担っているのかといいますと、それは国民であり企業であります。国民、企業が本当にできるように支援をすることが必要です。今までは逆です。企業のやることをできるだけ抑えて、やめさせて、環境破壊させないようにということであらうです。それでよかったのでありますが、全く違う。企業の手足を縛るなんてとんでもない話だ。そんなことを言っている余裕はないのではないかという感じを持っております。

様々な意見に対する判断と交通整理は役所の役割

いろいろな意見があると思います。それを総合的に見て判断しなければいけないのでありまして、交通整理がいります。それを誰がやるかとなると、役所の役割は非常に大きいと思います。長期的な観点で総合的に見て交通整理する、その役割を自覚していただきたいと思います。しっかりと将来を見てリードしていただきたい。こんな具合に考えております。

箕浦委員

日本で最も便利で住みやすい地域を目指すべき

中部地方は、よく特色のない地域だと言われますが、私自身はそれでいいのではないかと思います



っております。この地方が今後も目指すべき方向は日本で最も便利で住みやすい地域、お年寄りも若者も一緒に住める地域ではないかと思います。住みやすさというのは、仕事があって、生活がしやすく、そして娯楽というか文化的なことも含めて楽しみがある、その3つが大切ではないかと思います。

ITなど、若者のための仕事のある地域に

具体的にお話ししますと、まず仕事については、特に若者が名古屋で食っていける仕事は絶対大事だと思います。中部がモノづくりであることについてはこれからも変わらないと思いますが、同時に電子産業を中心にしたIT産業がぜひ必要になってくると思います。これにつきましては首都圏に集中しているということですが、モノづくりに載せるIT、電子化はこれからいろいろ出てくると思いますので、そういうものをぜひ振興していただきたいと思います。

仕事、生活、娯楽に一番バランスのとれている中部

経済力ということでは首都圏の方がはるかに大きいのですが、それに対し愛知県は何がいいのかといいますと、やはり生活のしやすさですね。住宅費が格段に安いし、通勤時間も短くて済む。しかも1戸建てがたくさん供給されております。同時に、山にしても海にしてもすべて日帰りで行ける所がいっぱいある。名古屋などの大都市であれば演劇やコンサートも、東京ほどではないにしても大体の文化施設は整っているし、レストランなど食事をする所も整っている。仕事、生活、娯楽の一つ一つを取ればよその方が優れている所があるかも知れませんが、それらすべてをトータルに考えた場合、この地方が一番バランスが取れているのではないかと考えます。それをこれからもぜひ進めていきたいというのが基本的な考えです。

産業中心から生活、レジャーに使える道路網や交通網、港湾・河川の整備を

それに対して道路網、交通網の果たすべき役割です。今までは高速道路はどうしても産業中心、開発中心でやってきましたけれども、住民にとっては生活に使える道路、レジャーに使える道路が非常に重要なので、そこを中心にして考えていただきたい。特に南北軸を重視していただければ、産業と開発は後からついてくるのではないかと考えます。鉄道も重要です。名古屋の非常に大きな利点は東京に行くにも関西に行くにも近いということで、ビジネスだけではなく、生活、レジャーすべてに対して鉄道の役割は大きいです。空港ももちろんそうです。港の機能についても、工業出荷額とか輸出入の観点から語られておりますけれど、これからはブレイスポットという観点からもぜひ名古屋港を見直していただきたいと思います。さらに、川の効用です。堀川が若者の新しいスポットとして開発されております。それから、長良川、木曽川がレジャーとか遊覧船で伸びてきておりますので、そういうところもぜひ考えていただきたいと思います。

松尾委員（座長）



ありがとうございました。もう一度ご発言なさりたい方もいらっしゃるかと思うのですが、その時間はございません。申し訳ございません。今日、重要なキーワードはほとんど出てきておりますので、それで整理をしていただきたいと思います。

世代を超えた納税者に対する責任を自覚し、何もかもが減少していくときに幸せだと思える地域づくりを

私も1つ、2つ申し上げておきたいのは、ここ3年あまり前からいつも言うことなのですが、日本は第2次大戦の前後の特別な時期を除いて人口も、生産力も、生活レベルも、所得も増加の一途をたどってきたわけです。先ほど水谷さんもそれに関して触れられましたが、それが確実に減少基調になる。増加していくことこそが幸せで、給料が増えていくことを考えてローンで物を買っている。社会資本の作り方も大体そのようです。これから一挙に減少していくという視点が欠けていると私は思います。人口だけを申し上げても2006年にピークになって、1億3千万くらいですね。2050年くらいになると1億人を割ってくる。100年先には半減、中位推定で6,000万とか6,500万。それによって高齢化はどんどん進んでいきます。そういう中で、皆さんがおっしゃったように長期的な視点ですね。この地域の産業界と話をしても、技術イコールスピードなのですね。ところが、技術イコールスピードでないのが社会資本の特徴なのです。我々は今よりうんと貧しかった江戸時代の人を作ってくれた堤防などで安全に生きているわけです。ですから、世代を超えた納税者に対する責任がある。環境も含めてですが。私はそのように思っております。何もかもが減少していくときに幸せだと思えるような地域づくりをしていかななくてははいけない。

ブロック化とブロック間のインフラ整備、100年オーダーのグランドデザインを

どなたかからブロック化ということが出ていました。私も賛成です。拠点づくりをしないといけない。人口は昭和の初めくらいになります。文明・文化の混在を許してどんどん外国の人を入れるのなら別です。そうでなければ100年先には半減してくる。そういうときに、生活の質を落とさずにやっていくためにはどうするか。ブロック化、そのブロックの中でも拠点的なものを作って、幾つかの拠点の間に余力のあるうちに幹線インフラを十分に作っておいて、中間は農業を含んだ緑にするなどグランドデザインをしっかりと描いて、やはり100年というオーダーで考えていくべきではないかと思っております。

まだ申し上げたいことはいろいろございますが、山河破れて国ありでは困るという中村さんの言葉は非常に新鮮でしたけれど、人間と生物との共存する地球というのは、やっぱり国土交通省が考えていくべきではないかと思っております。