第55回中部社研定例講演会

日時：2019年８月23日
講師：公益財団法人名古屋まちづくり公社名古屋都市センター長　奥野　信宏　氏
演題：「スーパーメガリージョン構想と北陸圏－コンパクト＋ネットワークで切り拓く日本の未来－」
場所：金沢ニューグランドホテル５階「銀扇」

今回は、国土交通省国土審議会会長を務められており、また、当財団の評議員にご就任いただいております公益財団法人名古屋まちづくり公社名古屋都市センター長の奥野信宏氏を講師にお迎えし、「スーパーメガリージョン構想と北陸圏　－コンパクト＋ネットワークで切り拓く日本の未来－」と題してご講演いただきました。以下は、その内容をまとめたものです。（文責事務局）

１．広域連携のモデル圏域

「北陸圏とスーパーメガリージョン構想」というテーマで話をさせていただきますが、「～北陸と東京・名古屋・大阪の広域連携～」という副題を付けさせていただきました。北陸圏は、広域連携のモデル的な圏域です。

「交流・連携が新たな価値を生み出す」。これが戦後最初の国土計画である1962年の全国総合開発計画（以下、「全総」）から現在の第２次国土形成計画（2016年）までの一貫した姿勢です。

2008年に策定された国土形成計画では、具体的な戦略として広域連携が打ち出されました。この計画では、広域地方圏を定めそれをベースに据えて、多様な広域連携によって自立・分散・協調の国土を作ることを目指しました。そのとき、広域連携でいちばん議論になったのは、日本海側と太平洋側の広域連携でした。私は、国土審議会には全総を廃止して国土形成計画を新しく作るというところから関わっていますが、広域連携の主要なテーマは日本海側と太平洋側の広域連携で、なかでも北陸と東海の広域連携はそのモデルでした。

2016年の第２次国土形成計画でスーパーメガリージョン構想を提起しました。東京・名古屋・大阪が一体となって日本の成長をけん引するよう、日本の成長の核になるというものです。つい最近発

第２次国土形成計画が目標とする将来像

①安全で、豊かさを実感することのできる国

②経済成長を続ける活力ある国

③国際社会の中で存在感を発揮する国

表された「骨太の方針2019」でも、スーパーメガリージョンをこれからの発展の主要な軸として位置づけています。最初の国土形成計画で主張した広域地方圏では、我が国のすべての地方が成長し、発展する力を持つということがベースですが、その上で、国が成長するにはやはり成長の核が必要です。その核を作らなくてはいけないということで、スーパーメガリージョン構想が打ち出されたわけです。スーパーメガリージョンの議論では、私は当初から、北陸と岐阜や長野等の中央日本を含むスーパーメガリージョンを言っていました。

２．テーマは「対流」

第２次国土形成計画では「安全で豊かさを実感することのできる国」、「経済成長を続ける活力ある国」、「国際社会の中で存在感を発揮する国」の３つが大きな目標になっています。

計画の理念を「対流」ということに決めて計画が作られていきました。これは戦後の第７次の国土計画に相当します。戦後の第１次国土計画は1962年の全総です。全総は1998年の５全総で終了し、新しく国土形成計画を作ることになりました。国土形成計画は全国計画と広域地方計画から成っており、全国計画は理念を中心に政府が決めますが、そのテーマが「対流」です。一方、広域地方計画については具体的なプロジェクトを広域地方圏が主体となって決めるということですが、北陸と東海の広域地方計画については、連携して議論し両者の協議で決めることになりました。私は、中部圏の広域地方計画にも関わっていましたが、最初の国土形成計画の広域地方計画では北陸の委員長・副委員長の富山大学と福井県立大学の先生方とお互いの真ん中ということで高山に集まって協議をしたのを覚えています。

第２次国土形成計画は、OECDが高く評価してくれました。OECDは「Territorial Reviews」を出していますが、このときには260ページに及ぶ「Japan Review」を発表しました。地域政策や国土政策の大学のテキストにしてもいいようなよくできたものでして、国土交通省のホームページにも掲載されています。全体の記述のスタンスは「日本政府は意欲ある決定を行なった。人口減少・高齢化の移行期間をいかに運営するかが日本の将来を決める。新しい国土形成計画はそのための政策を提示している。近い将来、類似の課題に直面する他のOECD諸国に貢献するだろう」ということでした。

2016年４月には東京大手町の日経ホールで、OECD主催の記念シンポジウムが開かれました。テーマは「人口危機をチャンスに変える新たな国土・地域戦略～コンパクト＋ネットワークで切り開く日本の未来～」でしたが、私は全体のコーディネーターとして参加し、OECDからは総裁、事務局長、各国代表団、日本からも関係大臣等が出席されて盛会でした。

３．なぜ「対流」か

計画の理念がなぜ対流かということですが、国土計画を貫く基本理念は「交流・連携が新しい価値を生み出す」ということだと申し上げました。

それを今の時代に体現するのが「対流」という言葉です。

東京への集中と対流機能の低下が起こっています。国民の居住地の移動は1970年代半ばがピークで、それから傾向的に下がってきています。しかし、若者を中心に東京圏への移動は続いている一方で、東京から圏外への流出は低調です。東京で定年を迎えられても地方にお帰りにならず、東京にそのまま住み続けることが一般的になってきました。その結果、人の東京一極集中が起こっているということです。東京への一極集中の是非については議論がありますが、都市圏というのは人の交流・連携の場を提供するわけでして、そういう意味では東京の力は圧倒的だったし、これからも重要だと思います。しかし、やはり是正したほうがいい。１つは「少子化問題」です。東京に人を集めて消しているのでは、日本がもつはずがない。２つ目に「国土の多様性と日本文化の創造」という面です。私は日本の文化というのは各地方の街筋・谷筋の文化が参勤交代など江戸に集まって溶融してできたものだと思います。しかし、東京生まれの東京育ちの人たちが各世代で増加し、日本の文化の中で地方の文化がどういう役割を果たしているかが理解できないような状況になっている。日本の文化は華のお江戸のど真ん中で突然生まれて、海外に輸出されるものだと思っている。私は、国土政策に関わっていて何をやりたいかと聞かれたら、迷わず「街筋・谷筋の文化を守り、育てること」と応えます。そして３つ目は「災害に対して強靱な国家を作る」ことです。諸機能が一極に集中した国家は大規模自然災害に対して脆弱なことは否定できません。

テーマの対流ですが、国土交通省の方々が国会議員に説明に行くと対流の意味がわからないという話が出たようで、五右衛門風呂を例に取って説明されたようです。五右衛門風呂では、下に焚き口があってそこに薪をくべて燃やすとそれがエネルギー源となって温度差で水の対流が起こり湯が沸いていく。今度は、それはそれでわかるのだが、それがどう国土づくりに関係するのかがよくわからないという話が出てきました。私もいろいろな所で話を頼まれるのですが、学会などに呼ばれた時には、大学の先生方が多いので大学を例に挙げました。大学では、下の焚き口で熱源になっているのは大学の先生たちの教育・研究活動や学生たちの諸活動です。それがエネルギーになって人や情報の対流が起こっている。そういう大きな対流を起こせる大学は、日本にもいくつかあり世界にもたくさんあるわけで、それらの相互の交流によって双方向の対流が起き新しい価値が創造される、と説明しています。

「地域の交流」にも大学は貢献しています。全国各地に大学はたくさんありますが、私も国立大学を辞めてからしばらく名古屋の中京大学にいました。そこでも地域の人たちが集まっていろいろな活動をしておられ、人が集まる拠点になっています。「地域の交流の拠点」ということでも大事な役割を担っていると思っています。

４.「対流」に必要な熱源

対流が起こるには熱源が必要です。全国の各地域・都市が対流の拠点になるわけですが、各地域の集落等の「小さな拠点」も重要です。典型的なのは道の駅です。そこでは多様な主体が参加して、参加が生き甲斐にもなっています。都市圏から人を呼び込む可能性もありますし、広域的な連携により国内・国際の大規模な連携に発展して対流に寄与することもあります。日本の「小さな拠点」については、先ほどのOECDの報告書では「The small station」といっていますが、シンポジウムのときイタリア代表が、「日本のThe small stationはすばらしい。OECD諸国にもThe small stationのある国はいくつもあるが、その多くは行政の出先のようなものだ。日本ではNPOをはじめとする市民の方々が集まって企画・立案し運営している。こういう取り組みは本当にすばらしいと思う」ということを言っておられました。

図に対流を起こす主な熱源をいくつか並べましたが、１つ目は「東京オリンピック・パラリンピッ

対流の主な熱源

○「東京オリンピック・パラリンピック」
- 日本を中心とした国際的な対流の熱源の装置

○「コンパクト＋ネットワーク」
- 広域連携で地域をつくる基本
- コンパクト化された都市群が互いに補完し一体として高度な都市機能を維持

○「スーパーメガリージョン」
- 三大都市圏が一体なって成長を牽引する
- コンパクト＋ネットワークの３大都市圏版

○「小さな拠点」
- 各地域の取組の拠点

○共通のエネルギー源
- 活動を支える多様な担い手と繋がり、参加がつくりだす「共助社会」

ク」で若者を中心に巨大な対流を引き起こす熱源になる。２つ目は「コンパクト＋ネットワーク」で広域連携により地域を作っていくことを目指しています。第２次国土形成計画の基本戦略が「コンパクト＋ネットワーク」ですが、これはコンパクト化された都市群が互いに補完し、一体として機能するようにして高次な都市機能を維持していくというものです。次の「スーパーメガリージョン」は、三大都市圏が一体となって成長をけん引するというもので、「コンパクト＋ネットワーク」の三大都市圏版です。そして、今お話した「小さな拠点」です。これらに共通のエネルギー源は、活動を支える多様な担い手とそのつながりで、参加が作り出す共助社会です。

５．広域連携で列島をつくる

これらについて１つずつ議論を進めて参ります。多くの地方都市が人口減少によって機能低下の危機に直面しています。コンパクトになった都市のネットワーク化によって都市群が互いに補完して一体として機能するようにし、高度な都市機能を維持する。これが「コンパクト＋ネットワーク」です。第２次国土形成計画では松江と米子を例に挙げています。松江は島根県の東側、米子は鳥取県の西側の都市です。松江は現在、合併して人口20万人程度ですがもともとの人口は14万人程度でした。米子も同じくらいの規模で現在人口が減ってきています。今のままだとこれらの都市も山陰の中枢機能を果たせなくなります。米子と松江の間には安来があり、松江の西側には出雲がありますが、これらの都市が一体として機能し、高度な都市機能を維持できるようにしようということです。もう１つよく例に挙げられるのは北陸で、松江と米子よりは力強い、富山・金沢・福井等の広域連携も「コンパクト＋ネットワーク」の典型例として期待しています。

「コンパクト＋ネットワーク」の「コンパクト」ですが、これまでは都市計画の専門家の方々がいろいろなコンパクトシティ論を展開していて、政府としてどういった街を目指して政策を実施するのかということがよく見えてこない状況でした。そこで国土交通省に設置された委員会で検討がなされ、「アジサイ型」と「団子と串型」という名前で呼んだ２つの累計に整理されました。「アジサイ型」というのは、アジサイの大きな花は小さ

な無数の花弁でできていますが、その１つの花弁が人口大体2,000人から5,000人くらいで、コンビニが１つ成立する程度の規模が想定されている。その中心部に近い所に、お店、お医者さん、信金・農協等の金融機関、小学校、あるいは小さなホールなどの１次生活支援機能をできるだけ集約して整備する。周辺の集落は極力生かして、輸送も含めて全体の運営はNPO等の新たな公が担っていく。中心部に近い花弁には、第２次、第３次の生活支援機能を整備していく。市役所であるとか総合病院であるとか、美術館・博物館・ホール、ときには大学等々です。そして一体としてひとつの都市をつくっていくイメージです。「団子と串型」というのは、鉄道が機能している都市ですが、何といっても富山が有名です。こうした方向に沿って、今、国土交通省は街の機能の整備を図っておられると理解しています。

次に、「コンパクト＋ネットワーク」の「ネットワーク」ですが、コンパクトにして縮んでいるだけでは活気が生まれません。都市をネットワーク化して高度な都市機能を維持していくことが求められます。まずは近隣都市とのネットワークです。行政サービスの提供での連携は、一部事務組合等で以前から行なわれていますが、大事なことは行政区域を越えた市民の連携で、市民が一体的な生活圏として感じる圏域に育てるということです。そのためには多様な主体の参加が必要であり、これは国土の強靱化にも貢献いたします。

それがさらに整っていくと地域のメガリージョンに成長する可能性があります。包括的な連携を結んでいるところでは「三遠南信協議会」が有名でして、リニアの駅が出来る長野県の南の飯田と、浜松、豊橋の３市を軸にした連携です。この連携は、前史を含めますと30年以上の歴史があり、多面的な連携を結んで地域運営をしておられます。３県にまたがっているわけですが、１つの県だと言われるまでになっています。テーマ別の連携では、金沢・富山等と飛騨高山等の観光連携があります。昇龍道も鳥羽、名古屋、下呂から北陸に至る広域的な観光の連携であります。特異な例ではGNI（グレーター・ナゴヤ・イニシアティブ）があります。名古屋を中心とした100キロメートル圏をグレーター・ナゴヤと称して、10年ほど前から海外企業の誘致等を促進する活動をしています。これまでに百数十件の海外企業の誘致に成功しており、我が国では希有な例です。次の歴史街道計画ですが、1980年代の終わりに堺屋太一さんが提唱されて、それ以来関西の広域観光を担っている団体です。

メガリージョンができるには交通機能の整備が必要です。最初の国土形成計画のときには「２層の広域圏」ということが言われていました。１つは「広域地方圏」ですが、大体人口500万人くらいをベースにしてひとつの広域地方圏を作り、そこに国際的な機能を持つ港湾、空港を整備して、そこに至る高規格の道路を整備する。もう１つは「生活圏」で、人口30万人から50万人くらいを単位にする。自治体運営の効率性という視点から人口１人当たりの自治体の財政支出が最も小さくなるのは人口30万人から50万人くらいという分析が経済学にありまして、それくらいの規模でコンパクトな街を作っていく、そしてそれが機能するように街中の生活道路を整備していくといったアイディアです。

メガリージョンを作るには公共投資が大事で、その必要性を再認識しなくてはいけないのではないかと思っています。バブル崩壊の後、いろいろな事情で公共投資はムダと浪費の象徴みたいな言われ方をされ、1990年代半ばをピークにGDP比率がどんどん下がっていきました。その弊害が今起こっていると思います。私は、内閣官房で国土の強靱化にも６、７年関わっていますが、たとえば倉敷や北関東の鬼怒川の水害などが起こったとき、なぜあのような場所で水害が起こるのか、なぜ堤防整備していないのかと聞くと、国や自治体からは来年やることになっていたという回答が必ず返ってくる。予算の配分の問題で災害列島と呼ばれる国土が脆弱になっているのではどうしようもないと思ったわけですが、自然災害の頻発を前にして、ことし政府は関係予算を３割増しで付け

ておられます。また公共投資を減らした結果、土木事業者が減少して、国土の強靱化には悪い影響を及ぼしている。かつては各町や小さな町でも土木事業者はいて、その人たちには地域の安全・安心は自分たちが守っているという自負の意識を持っている方も多かったように思います。台風や大雨の時には、蓑を着け危ない所に出かけていって監視していました。ところが今は、そういうことが全くなされなくなった。

新しい公共投資として長大橋の議論なども再開してよいのではないかと思います。今、長大橋を議論することはタブーになっています。この島国で橋を作ることをタブーにしていたのでは広域連携にならないわけで、私はこの議論を早く再開すべきだと思っていて、雑誌などでもそうした発言を積極的にしているところです。全国的に分かりやすい例として豊予海峡大橋を取り上げています。大分と愛媛間の海峡をつなぐ橋です。2014年に広島が大雨の被害に遭い山陽道が通れなくなりました。山陽道では物流がどんどん増えていますが、通行不能になってずいぶん障害が発生しました。一方で四国の北の東西の高速道路はほとんど出来ていますから、それをリダンダンシーとして使えないかということを思いました。九州の東側の南北に通る高速道路は整備が遅れていますが、だんだんと出来上がってきています。四国の北を通る高速道路も時間がかかっていますがこれもほとんど出来ています。豊予海峡は10キロ程度ですが、そこを橋で結べば貨物は九州から四国に渡り、山陽道に出たいときには最初にしまなみ海道がありますし、少し行けば瀬戸大橋があります。さらに行けば鳴門明石海峡があるわけで本州へ向かうことができる。さらにそのまま伸ばせば紀淡海峡、伊勢湾口と行くわけで、新しい物流・人流のルートができていくと思います。豊予海峡の両岸の周辺地域は昔から人の行き来が多かった所で、豊予海峡に橋を架けると、新たな人の広域連携が始まるようにも思います。そういう所は北陸でも思い浮かべられるのではないかと思いますが、あまり議論に消極的になってはいけないと思っています。

「コンパクト＋ネットワーク」にして、どういう街をつくっていくか。ここに大きく４つ挙げております。これも国土交通省の私も参加した委員会でまとめられたものです。

１つ目は「グローバルにビジネス活動が展開できる街」を作ることです。英語圏の住民が英語で生活してストレスを感じない街を作ることです。東京が世界的なビジネス拠点としての魅力度が乏しいと批判されます。先日テレビを見ていましたら、オリンピック前の大会が開かれていて、ドイツの選手が東京にどういう課題を感じたかと聞くと、英語が通じないのが問題だと言っていました。ドイツだって日本と同じくらい英語が通じないと感じていましたので、ドイツ人にそんなことを言われるのかと思いました。金沢大学でも恐らく今は、附属病院に英語しか話せない人が来たら話せる病院職員を連れてきてくれるくらいのことはされると思いますが、病院や市役所の窓口で普通に英語が通じるとまでにはなっていない。ただ、これは今、小学校から英語教育が始まっていますので、たぶん５年単位くらいに顕著に改善されていくのだろうと思います。次の「国際的な空港・港湾、アクセス機能」の整備ですが、港湾については、北陸は国内では整備が進んでいる方だと思います。国際的な空港も新幹線等が出来て羽田からもかなり便利になりました。「大学・研究機関の国際競争力」の強化は街づくりにとって非常に大事だと思います。以前は、「大学が来れば学生が来て街が賑わう」といった程度だったのが、「いい街には品格のある大学が必要」という意識が高まってきている。私も大学教師を長く務めていたのですが、街づくりの目的は「わが街に来れば頭脳がある」と言えるようになることだと思っています。

２つ目は「高齢者が住みやすく、子どもが生まれる街」です。これには３世代同居・近居が重要だと思います。北陸・中部圏は、３世代同居・近居の比率が高く、この意味では圧倒的に東京・大阪より優れている。これはやはり、仕事をする場があるということと広い家があるということが原

街づくり４つの視点（大都市戦略検討委員会、平成27年）

①グローバルにビジネスが展開できる街

②高齢者に優しく、子供が生まれる街

③環境に優しく、歴史・文化、賑わいが感じられる街

④大規模自然災害にも負けない安全・安心な街

因だと思います。この条件がそろっているということは、これからの地域づくり、あるいはワークライフバランスを考える上で強いと思います。

３つ目は「環境に優しく、歴史・文化、賑わいが感じられる街」です。北陸については、金沢などはこの点で日本有数の都市でありますし、富山、福井等も強みがある都市です。

４つ目に「大規模自然災害にも強く、安全・安心な街」です。これは、世界から優秀な人材を呼び込むには必須です。大学生のとき、教養の授業で人文地理学の先生が「世界的には自然災害に強いところに産業が集まる」とおっしゃっていました。しかし、日本では自然災害に弱いところに集まっている。これは大きな問題で、東京・名古屋・大阪は災害が来たら逃げろと言っていては世界の一級の人は集まらないわけで、自然災害とは待ったなしの真剣勝負だということを言っております。国土の強靱化にとっては、行政区域を越えた市民の連携が必要です。私は「常時の楽しみが、有事の力になる」と言っていますが、特に大都市圏では人のつながりが希薄になっています。阪神・淡路大震災のときに、隣近所とのつながりが大事だということが認識され、直後にNPO法が制定されました。その後、NPOは課題を抱えつつも成長し、地域の地縁的なつながりだけではなくて、大都市圏では共通の関心を持つ人たちがお互いに集まってつながりを作る機能的なNPOも盛んになってきました。そういう活動での常時の楽しみが人のつながりを作り、有事の力になるということです。

６．スーパーメガリージョン構想

次にスーパーメガリージョン構想についてお話したいと思います。対流の熱源としてのスーパーメガリージョンです。これは、リニア中央新幹線の開業を見据えた2050年の姿でして、人口減少・高齢化の社会で持続的な発展を目指すものです。第２次国土形成計画で国家プロジェクトに位置づけられ、先ほど少し触れましたが、今年度の骨太の方針でこれからの発展のベースと位置づけられています。これによって人口7,000万人に上る巨大な広域都市圏が誕生します。

私はこの議論を行うときに、４つのことを頭に描いておりました。

１つ目はスーパーメガリージョンを日本の成長を担う核にするということです。東京・名古屋・大阪が一体となって日本の成長のセンターになることです。東京一極集中による成長からの決別です。日本の高度成長期の成長過程を見ますと、1970年頃までの期間ですが、京浜・中京・阪神・北九州の四大工業地帯が日本の成長のセンターになっていました。1970年代に安定成長期に入ると二眼レフ論が出てきて、それから東京一極集中になってきた。しかし、さきほど述べましたように東京一極集中の限界はすでに露呈しています。スーパーメガリージョン構想で狙っていることは、移動の高速性で三大都市圏に分散した諸機能を一体化し、集積の利益を追求して経済の成長を図るということです。これが第１の目標です。

２つ目は「成長の成果を全国に波及させる」こ

スーパーメガリージョン構想

リニア中央新幹線の開業を見据えた2050年の姿

○人口減少・高齢化の社会で持続的な発展を目指す

○第２次国土形成計画で国家プロジェクトに位置づけ

○人口7,000万人に上る巨大な広域都市圏の誕生

とです。高度成長期の成長過程では、池田内閣の所得倍増計画にあるように、まず大都市圏の成長を促進し、高度成長を実現することが目標でした。厚生経済学では、パイは大きくしてから分配するというのが原則ですが、高度成長期には四大工業地帯の成長率を高くして日本の成長をけん引し、1961年からの10年間で所得を倍増させるのが目標でした。その一方で、日本の成長政策が優れていたのは「成長の成果は全国に波及させなければいけない」という意識が高度成長期にも強かったことです。所得倍増計画では、公共投資については産業基盤と大都市圏への投資を最優先にし、当時、民生安定のための投資と呼ばれていた生活環境分野への投資や地方圏への投資は後回しにする、と明確に述べられています。しかし、1960年代後半になりますと、公共投資の優先対象が変化し、生活環境投資と地方圏への投資を強化することがうたわれ、実行されます。その結果、1965年くらいを境にして都道府県人口１人当たりでみた所得格差は急速に縮まる動きを見せ、地方の生活環境も整ってきました。現在の日本ではいろいろな格差が問題になっていますが、１人当たり道府県民所得でみた地域間格差という意味では、日本はOECDの先進諸国の中で最も小さい国に属しています。中国などは経済成長に伴い格差の拡大で社会情勢が不安定なるという事態も起こっていますが、日本ではそういったこともありませんでした。これは戦後の国土政策の成果として高く評価しています。1960年後半頃から「国土の均衡ある発展」という言葉がでてきました。2000年頃には、無駄な公共支出を促す標語だとずいぶん批判されましたが、現在も当初とは意味を変えて国土形成計画では残っています。現在では、新興国でも注目されていて、日本はなぜ高度成長の実現とともに地域格差を最低限に抑えることができたのかに関心が集まっているわけで、その中で「国土の均衡ある発展」という理念が注目されている。スーパーメリージョン構想でも、成長のセンターでの成果を全国に波及させることが重要ですが、そのためにはスーパーハブといわれる品川・名古屋・新大阪駅の役割が重要です。

３つ目は「圏域全体で人口増加の極になる」ということです。中間駅となる中津川、飯田、甲府等では、生活について多様な選択肢が出てくると思います。飯田の例を挙げますと、今は飯田から東京までは約４時間、名古屋までは中央道を使って約２時間かかります。これが両方とも30分程度になる。そうしますと、東京に勤めて飯田に暮らすということも可能になってきますし、週末には飯田で暮らすということなどいろいろな生活の選択肢が出てきます。中津川についても、今は名古屋への通勤では東の限界で１時間くらいかかりますが、それが10数分になる。甲府も東京に対して同様の位置にある。中間駅周辺の地域一帯は出生率が相対的に高く1.6から1.8くらいあります。そういうところに分散してお住まいになれば、日本の全体の出生率も引き上げていくのではないか。私は、スーパーメガリージョンを人口増加の極にするということを言っています。最も大事なのは人口が集中する３大都市の出生率です。年に１～

２回、国土審議会の総会が開かれますが、先回の総会でも私は東京都区部、名古屋市、大阪市の出生率を上げる、これが重要なテーマだということを申し上げました。出生率を上げても、母体の数が減っているのですぐに人口増加に結び付くわけではないけれども、まずそこから始めなければならない。第２次国土形成計画の理念の対流の促進に、われわれはいろいろなことを期待していますが、これが出生率の増加にどう結び付くかというところは正直言って私もまだよくわからないので、これから勉強しますということを申し上げています。

４つ目は「社会経済活動を停滞させないレジリエンスの確保」です。リニアで東海道の名古屋・東京間は鉄道網も、道路も４層になります。鉄道網は、東海道線、新幹線、リニア、それに中央線です。道路も、東海道、東名、新東名、中央道とかなり強靱化されています。ただ問題は、鉄道は４層にはなりますが全部名古屋駅に集中していまして、名古屋駅周辺は徹底的に強靱化しなければなりません。

スーパーメガリージョン構想をどう進めていくかについての取りまとめが、この夏に行なわれました。リニア中央新幹線は2027年、東京・名古屋間で開業予定です。両都市圏の移動時間は大体40分くらいになります。人口約5,000万人の鉄道による巨大な都市圏が誕生いたします。2045年に大阪まで開業予定ですが、政府による資金援助で開業時期を前倒しする努力が行なわれております。しかし名古屋から大阪に伸ばそうと思いますと、鈴鹿山脈を越えなければいけないため、どんな難工事が待ち受けているかわからないし、奈良市付近を通ることになっていますが、いろいろな文化財が出てくる可能性があります。政府が資金援助を行っても開業を前倒しできるということではないわけですが、いずれにしても開通すれば東京・新大阪が約１時間、名古屋と新大阪が15分から20分の時間距離になります。

中間駅の位置はすでに決まっています。飯田と浜松の間は南北で約100キロ離れておりまして、そういう意味ではリダンダンシーもあるということです。名古屋駅からは真っ直ぐ奈良付近を通って西に行くということになっていますが、京都はまだ諦めてないと言っておられ、亀山から国道１号線沿いに抜けて京都を通って新大阪というルートを主張されています。

７．スーパーハブと中間駅の取り組み

次にスーパーハブの中間駅の取組です。名古屋駅はスーパーハブとして、スーパーターミナル構想と呼んでいますが、検討は６年ほど前から始まり、すでに一部で工事も始まっているところです。これを議論するときに、私には２つのポイントが頭にありました。

１つは、名古屋圏にリニアの効果をいかに取り込むかです。リニアによって名古屋駅を中心とした鉄道の２時間圏人口は新大阪の２倍になり、品川とほぼ同規模になります。これは高い可能性を示していますが、その効果をいかに名古屋圏に取り込むかです。もう１つは、その効果をいかに北陸と中部圏全域に波及させるかです。

２つ目の、効果を北陸と中部圏全域に波及させるという点では、１つは新幹線乗り換えの利便性を図ることがあります。最低でも10年は大阪方面の乗換駅になりますし、静岡や愛知県の東部等は余裕のできた新幹線を活用することへの期待があります。もう１つは、名古屋駅から高速道路へのアクセスです。現在、名古屋駅の東側の錦通に高速道路の出入口がありますが、あと２つ近くに整備する予定になっていて全部で３か所になりずいぶん便利になると思います。

一方、１つ目については、名古屋駅周辺の街の整備が重要です。現在名古屋駅周辺にいろいろな企業等が集積する動きがすでに出ており、それを名古屋駅だけで受けきれるかという問題があります。私どものセンターのオフィスがある金山地区なども副都心として可能性があるのではないかと思っています。イノベーションセンターの設置については、第２次国土形成計画でナレッジリンクを作るということを言っています。東京・名古屋・大阪にそれぞれナレッジキャピタルを整備しそれをつなぐことで、世界から一級の研究者が来たときには必ず立ち寄りたくなるような場を整備するということです。

次に、関西圏です。私が新大阪駅に期待するのは、西日本のスーパーハブとしての機能でして、スーパーメガリージョンの効果を関西と西日本全域にいかに波及させるかということです。特に山陽新幹線といずれ入ってくる北陸新幹線とリニアとの乗り換えの利便性です。「関西圏と名古屋圏の連携の強化」については、関西経済連合会がいろいろ提案されています。今までは二眼レフ論、ツインエンジン論が出ていたのですが、今では国土審議会でも、関西経済連合会の代表の方は必ず発言されますが、「関西と名古屋が一体となって東京に対峙することが大事で、それによってスーパーメガリージョンを盛り立てる」ということを言っておられます。関西圏でもいろいろな意見があることは承知していますが、関西経済連合会がそういうことを発言されるようになったということは大きな変化のひとつではないかと思っています。

スーパーメガリージョン構想懇談会で議論が始まるときに、私の独断ですが東京中心の話になるに決まっていると思っていましたので、今お話ししたようなことを書いた『リニア新世紀　名古屋の挑戦』という本を出しました。最も私の懸念は希有に終わり、スーパーメガリージョン構想懇談会では、かなりバランスのよい議論が行われたと思っています。

それから、中間駅への期待です。飯田市は、今までは長野県の中では南の外れた地域で、どうしても長野、松本が中心でしたが、今度は南の玄関口になりますし、飯田・浜松・豊橋の三遠南信については、今までは玄関口が南の浜松、豊橋だったのですが、今度は飯田が北の玄関口になる。これまでとは異なった面白い展開ができてくるのではないかと思います。

北陸圏については、富山・金沢・福井で「日本海側のメガリージョン」が形成されればと思っています。東京・名古屋・大阪の広域連携は大事ですが、もう１つ大事なのは、各広域地方圏が東京に依存しない東京経由ではない世界とのネットワークをどう作っていくかということです。例えば金沢大学では世界的に優れた研究をいくつも行っておられると思いますが、これらの研究は東大、京大を経由しているわけではない。大学や研究室は直接に世界と交流・連携し研究を行っているわけで、そういう姿勢が地域で大事だと思います。

それから「北陸圏と東海圏の広域連携」です。東海北陸自動車道を早く全線で４車線化をしていただきたいということです。北陸新幹線の整備と中京新幹線構想もこれからの北陸と日本にとって大事です。自民党のプロジェクトチームで北陸新幹線の敦賀以西は小浜方面を通るルートに決められましたが、私はやっぱり米原・敦賀のルートを整備するのがよいと思います。自民党のプロジェクトチームが小浜方面と決められましたので、そのままいけば小浜のルートになるのだと思いますが、もう１つ、敦賀から米原、あるいは関ケ原でもいいですが、そちらのルートも建設すればいい。

小浜ルートに反対しているわけではありませんが、こういった話はこれから出てくるのではないかと思っています。

次に、「広域連携のソフトの取り組み」ですが、昇龍道の実行は大きな意味があったと思います。2002～3年頃ですが、国土交通省で観光の話をしているときに、「鳥羽から名古屋を通って、下呂、郡上八幡、白川郷を経由し北陸に至る観光ルートはすごい」、「ドイツのロマンチック街道よりもいいのではないか」という議論が出ていたのですが、１つのルートとしてつなぐということにならなかった。ところが、知恵者がいらっしゃって、その後、昇龍道という名前を出されまして、あっという間に一体となった観光ルートという意識がでてきた。中部の財界、行政も熱心に推進しておられます。昇龍道という名前は、北陸の旅館で使っていたのを借りてきたと国土交通省の方が言っておられましたが、面白いアイディアです。

「産業、大学等の広域連携」ということでは、大学との広域連携もできる素地はあります。私は名古屋大学にいるときに、国立大学協会や文部科学省で法人化の議論に関わってきました。そのときに、法人化をどう進めるかというので、東海地区の国立大学と一緒に議論していましたが、北陸も加わろうということで金沢大学も含めて皆で集まって議論がされました。お互いに成果を共有したのです。こんなことができるというのは奇跡的なことで、九州大学の知人が九大で大学の執行部にいましたが、「中部と北陸はなぜあんなことができるのか。九州では、熊本は福岡より偉いと思っている。鹿児島大学の学長は自分のところが九大よりも上だと思っている。これでは連携にならない。」ということを言って嘆いていましたが、中部ではうまく情報交換ができ議論ができたということがありました。

8．多様な担い手の参加と計画の推進

多様な担い手の話に移りたいと思います。

「国土形成計画の推進体制」として、国土審議会に計画推進部会がありまして、その下に「稼げる国土」、「住み続けられる国土」、「国土の管理運営」、「企画・モニタリング」の４つの委員会が作られています。これに外付けでスーパーメガリージョンの懇談会が置かれています。基本戦略の「コンパクト＋ネットワーク」が、それぞれの視点からどういう状況で、どういう課題があるのかということなどが検討されています。例えば「住み続けられる国土」の委員会では、中山間地と中枢都市の間にある中間都市の存続可能性問題が指摘されていました。

図にありますように、担い手として重要なのはNPO、住民団体、一般社団・財団法人、企業、大学等の多様な主体で、これらの参加です。対流に共通のエネルギー源は、多様な担い手が作る人のつながりでして、それによって生まれる共助社会です。

次に「国土計画における人のつながり」ついてですが、ここでもまた「交流・連携が新しい価値を生み出す」が出てきます。これは、江戸時代の宿場町、港町を考えていただければよくわかると思います。金沢はそれで発展してきた典型です。高山も、飛騨の山深い所でどうしてあれだけの文化が育ち、人材が育成され富が蓄積されたか。専門家に聞きますと、理由は１つではないのですが、いちばん大きな理由は５つの大きな街道の交差点だということがあるようです。名古屋圏の例で常滑を取り上げますと、セントレアができるまでは人口５万人を切ろうかという都市ですが、産業・学術・芸能界等の幅広い分野で戦後の日本をリードする人材を輩出しています。常滑は明治の初めまでは海運の拠点で、明治の一定時期までは日本の物流のメインルートだったということです。このような都市は北陸にはもちろん、日本の各地にたくさんあります。

交流・連携が生み出すダイナミズムが国土計画の基本的な考え方でありますが、重点は時代とともに変わってきています。全総は1962年、新全総が1969年で、高度成長期の国土計画ですが、大都市の成長とともに、大都市圏の発展の成果をいか

多様な担い手の参加と計画の推進

（1）新しい国土形成計画の推進体制

○国土審議会に計画推進部会と４つの委員会を設置

・「稼げる国土」、「住み続けられる国土」、「国土の管理運営」、「企画・モニタリング」

○重要な多様な主体の参加

・NPO、住民団体、一般社団・財団法人、企業、大学、経済団体、行政等

○対流に共通のエネルギー源

・多様な担い手がつくる人の繋がり
・それによって生まれる共助社会

に地方圏に波及させるかがテーマであり、地方に開発拠点を設け大都市と結ぶ交通網の整備が図られました。３全総が1977年で、日本はすでに安定成長期に入っており、このときもハードの整備が中心でした。次の４全総は1987年、５全総が1998年です。３全総からこの間は、１つはハード、もう１つはソフトで大きな変化が見られました。ハードの整備でいうと、新幹線網や高速道路網が整備されて全国に交流のネットワークができてきたということがあります。これは、人の対流に極めて大きな影響を及ぼしました。単に１つの都市と１つの地域を結ぶだけではなくネットワーク化されるということが大きな効果を発揮するわけです。たとえば東海北陸自動車道が出来たことによって、東海北陸自動車道の沿線のスキー場には、関西や四国からのスキー客がずいぶん増えたということがあります。片側１車線ではスキー客が１車線の道路を埋めてしまい、車が通れなくなるということも起こったことがありました。全国でこういうネットワークの効果が起こってきました。

もう１つはソフト面ですが、４全総と５全総では交流・連携に人のつながりという意味が具体的に入ってきました。多様な主体の参加です。地域住民、ボランティア団体、NPO、企業等の多様な連携による地域づくり、国土づくりということが言われたわけです。

全総はここで廃止されまして、国土形成計画が2008年に作られましたが、このとき、多様な主体は「新たな公」と呼ばれることになりました。新たな公は、５つの基本戦略の１つに位置づけられ、他の４つの戦略をベースとして支えるという大事な役割が与えられたわけです。

こうした新たな公の取り組みは政府も積極的にバックアップされていて、首相も共助社会づくりを進めるということを国会で言っておられますし、2013年から19年の間に発表された骨太の方針でも、少しずつ表現は変わっていますが、強調されています。

それから「ナショナルレジリエンス懇談会」です。東日本大震災の後、この懇談会が出来たとき、かなりのマスコミは「またコンクリートで海岸を固めるのか」と批判をされました。強靱化にコンクリートは大事ですが、われわれがしたことはもう１つありました。「人のつながりが災害に負けない、しなやかに強い国土を作る」ということです。地域コミュニティの維持・強化を図ることや、NPO等で人のつながりを構築することがうたわれ、いろいろな取り組みが現在行われているところです。

そして「共助社会づくり懇談会」ですが、これは内閣府がヘッドクォーターになって、多様な主体の参加について、特にNPOをどう育成してい

くかということに取り組んできました。そのほか、国土交通省の取り組みもあります。

9．普通の市民、民間が公共を担う

私は、普通の市民、民間が公共を担うということが現代社会の特徴だと思っています。

これについては、４つの機能に分けて考えています。

第１に「行政機能の代替」です。道路・公園・河川の維持管理など、行政が提供すべきサービスを自らの意思で住民に提供する活動です。

第２に「行政機能の補完」です。行政が提供すべきとまでは言えないが、公共的価値の高いサービスを提供する役割です。文化的価値の高い家屋・施設の再生、地域文化の保存、地域での子どもの教育・介護、安全・安心等です。金沢においては金沢大学の先生方や市民団体の方々が参加して街づくりに取り組んでおられます。私も福井県庁の社会貢献活動協議会に関わってきましたが、福井県などはこういった活動を熱心に推進されています。このような新たな公による「代替・補完的な活動」がないと地域が動かない状況になっています。

これらの活動はボランティアが主体で、行政の支援で成り立っているわけですが、その後伸びてきたものが第３の「財政的に自立して、社会的課題を解決」する活動です。ソーシャルビジネスとして特産品の開発・販売、観光、子育て、災害支援等々と多様な取り組みが行われてきています。注目すべきは企業とNPOとの連携です。中小企業とNPOが連携して新しい製品を開発して売り出すようなこともあり、これは中小企業のソーシャル化とか第二の創業とかいわれます。また、大企業とNPOの連携もずいぶん出てきました。「CSV、Creating Shared Value、共通価値の創造」と呼ばれています。これは、NPOの考え方を大企業の中に生かして、自分の本業に生かすというものですが、第２次国土形成計画で例に挙げたのが三菱地所の取り組みです。三菱地所は大都市圏の中心地で不動産業を営んでおられますが、中山間地の維持や生活支援にも熱心で、山梨県の「えがおつなげて」というNPOと共同で２つのことに取り組んでおられる。１つは放置間伐材をNPOが集めてきて、三菱地所の関連会社で建物の中に使っている。内装材には使えないようですが、机とか椅子に使っておられるようです。２つ目はNPOが耕作放棄地を借り受けて、そこで酒米を作って「丸の内」という酒を作り、三菱地所を通して販売しておられる。今では三菱地所の社員の方が、NPOに出向して一緒に活動しておられますが、こうした例は他の大企業でも増えてきています。

ソーシャルビジネスでは、都市圏における街づくりやエリアマネジメントもたくさんあります。たとえば東京丸の内のタクシー乗り場がずいぶんきれいになりましたが、そこから皇居に至る行幸通りは都道ですが、そこと地下街について三菱地所を中心にした民間団体と東京都が契約を結び、７割を民間、東京都は３割負担して維持管理をしている。ありていに言えば東京都は必要な費用の３割で済んでいる。ずいぶん前ではありますが、私がニューヨークで教えていたときに、五番街は洒落ているなと思ったのですが、今では丸の内の方がすばらしい感じになっています。

それから、シェアリングエコノミーということで、都市と農山村の空き家・空きスペース・空き地等の遊休資源を活用して地域を活性化する活動ですが、今はビジネスとしてずいぶん活発になってきました。

ソーシャルビジネスは、自然災害からの復旧復興でも活躍していますが、設置形態はNPO、社団法人、財団法人等とありますが、株式会社も有力です。ソーシャルビジネスといえどもビジネスなので、NPOにしてしまうと会議はオープンにしなければいけない、総会をするときには会員が集まらなければいけないなど、素早いビジネス展開ができないという問題があります。そこで株式会社にして、会社の定款で利潤が上がっても配当はしないで同じ事業に再投資をするとか、解散す

るときに残余財産があっても出資者で山分けしないで、志は同じくする団体や行政に寄付する等々を定めて活動しておられます。

次に「中間支援機能」ですが、数年前まではほとんどは大都市を拠点にしていましたが、今は各都市の名前を冠したNPOセンターが各地に出来ていてNPOの活動を支援しています。最近は、NPOもしっかりしてきて、例えば自分で役所の書類も書けるようになりましたから、中間支援の役割も変化してきているようです。

10. 多様な担い手の育成

多様な担い手の育成について、最後に少し触れておきたいと思います。

NPOを例として挙げますと、阪神・淡路大震災の後に法律ができて、ずいぶん増えてきました。現在、５万数千の法人があり、分野も多様化しています。つい数年前まではNPOというといかがわしいもの、捉えどころがないものといった理解をされる方もたくさんいましたが、今ではマスコミでも活動を積極的に取り上げ、評価されるようになりました。私も東京で防災・減災関係のNPOの理事長を務めています。しかし、NPOはまだ脆弱で、中心になって活動している方は立派で優れた方だが、この人がいなくなったらどうなるのだろう、というようなことがありまして、行政は５年、10年の仕事を一緒に取り組もうということにはならないということがあります。

課題として、まず「人材育成」で、企画・立案できる人材が不足している。これについては中間支援組織で人材育成をしているところが出てきました。そうした活動にも期待しています。それから、キャリアパス形成の仕組みが必要だということです。私もこの活動を政府等で始めてから、北陸にもずいぶん来ましたが、山奥で大学や大学院を出た若い人たちが元気に活動をしている。しかし将来のキャリアパスが見えないので不安になるということがあります。これは、大学院などでそういう人を受け入れて博士の学位を与え、行政なり民間なりで活躍してもらうことができるといいのですが、日本ではそれに学位を与えることのできる人材が不足していて、まずそこから始めなければいけないという問題があります。

NPOと行政、企業等との人材交流については、自治体ではすでに取り組んでおられます。国も数年前にできるようになりましたが、まだほとんど進んでいません。企業との人事交流は、先ほどの三菱地所からNPO「えがおつなげて」に優秀な人材を派遣しておられます。一般論として給料が違いすぎるのでその差額も企業が支弁しなくてならず、それをどのような理由で解決するかという問題があります。

２つ目の課題は「資金提供の問題」です。課題は多いのですが、休眠口座の活用について触れておきます。これについては、内閣府で私も検討に関わってきました。法律が３年ほど前にできて、全国のNPOに配分する仕組みが整備されている最中です。

最後に「NPOの社会的信頼性の醸成」です。NPOで複式簿記をつけているところは希です。会社で経理業務を担当していて人がたまたまメンバーにいれば可能ですが、帳簿もしっかりつけていない団体が寄付を求めたり、参加を促したりしてもなかなか成果が上がりにくい。それから、NPOが自分で社会的インパクトを評価して情報発信できる仕組みの構築です。これは、内閣府で何とかしようと専門家の方を集めて検討もされたのですが、誰でも簡単に評価書が書けて情報発信できるものとなるとなかなか難しい課題です。休眠口座の活用では、各NPOは評価書類を作って申請しなければいけない。審査する方もきちんと活動を評価しなければならない。これらの制度が社会的に評価されるようになるにはまだ時間がかかると思います。休眠法人等に対する対策も信頼性を増す上では大事なことであります。

人のつながりの構築によって程よい成長に支えられた「先進国に相応しい安定感ある社会」の実現を、今の国土政策の基本として考えているところです。