

## 国民生活・経済及び地方に関する調査

(「誰もが取り残されず希望が持てる社会の構築」のうち、社会経済、地方の現状と国民生活における課題(地域社会が抱える課題)について)

### ○高木真理君

立憲・社民の高木真理です。

参考人の先生方、大変有意義なお話をありがとうございました。

お一人ずつ伺ってまいりたいというふうに思いますけれども、まず、松原参考人に伺わせていただきます。

二点伺いたいんですが、一点目が、地域経済を考える上でどのような捉まえ方があるかというお話をいただき、スライドでいくと八ページというページが振られていたところですが、日常生活圏と、また広域の経済圏と、これ重層的でも、階層がありますし、その枠、外に国があり、そしてそれぞれを各省庁の分野ごとに支援していたりする、これを連携していくことが大変重要であるというふうに私も思ってお話を伺ったんですが、実際これを実行しようとする、市町村と都道府県は別だし、また国も別であって、必要な支援が必要な組合せでちゃんと届くのかというのは難しい問題だと思っておりますが、どのようなやり方を工夫をしていくことが有効だというふうにお考えか、伺いたいと思います。

二点目につきましては、地域の経済を考えるときに、やはり、グローバルなものだったり、大企業だったり、より大きい工場だったり資本のものがその域に、域内に来てくれると大変大きな経済効果があるわけですが、そこが急に撤退が決まるとかってなるとぽかっと空いてしまうということがどの地域でも悩み事かなというふうに思います。

こうしたこと、まあやむを得ない部分もあるかと思っておりますけれども、そうした中でも地域が受けるダメージを少しでも少なくするというか、こういう事態をどのように捉えてどのような対処方法を考えていったら地域経済はよりうまくいくと、ケースなどを御覧になっていてお考えか、伺います。

### ○参考人(松原宏君)

御質問ありがとうございます。

一点目は、八ページにあります、いわゆる縦割りといったようなものをどういう形で是正していくかというお話だと思います。

国全体につきましては皆様方の方が御承知だと思いますが、総合的に省庁の縦割りを脱して、最終的には、このまち・ひと・しごと創生本部のような形での地方創生が進められてきてはおります。

国も十分ではない部分もあるかと思っておりますが、むしろ私が今ずっと感じておりますのは、市町村や都道府県辺りの縦割りといったようなものも結構ありまして、例えば商工労働関係の部署と都市を整備するような部署といったようなものが、なかなか連携をもっとすればいいのにとするところがあるがまだまだ連携ができていなかったりする。地方創生の交付金などの検証などもしておりますと、なかなか同じ市町の中での連携が十分でなかったりする。その辺りは、私は、やはり総合的な企画といいますか、省庁はやはり取りまとめ、連携させるような部署、これはトップも大事だとは思いますが、その辺りを連携させていくようないわゆる市町の改革といったようなものがやっぱり求められるのかなというふうには思っております。

それから、二番目の話なんですけれども、私自身は、どちらかというところの一ページ目にあるような形での域外所得流入のためには、グローバル企業であるとか域外から非常に有力な企業を誘致して

きて、そこからお金を地域にもたらすというのは有効だと思っております。しかしながら、そこはリスクもあって、先ほど御指摘いただきましたように、閉鎖であるとか撤退であるとか、あるいは縮小など、スクラップ・アンド・ビルドといいますけど、スクラップ化のリスクもあります。

そこは、先ほどもちょっと言いましたけれども、生産機能だけに特化していきるとそういう閉鎖のリスクが大きいので、機能をアップしていくような、その工場の進化のようなものを促すといったようなことがやっぱり求められてくる。それは、自治体の政策として、工場の進化を促すような、マザー工場化とか研究開発機能を強めるようなやっぱり働きかけが重要だというふうには思っています。

それ以外だと、やっぱり空間的な範囲を広げて、狭い地域ではなくて広域的な中でこの多様な産業を育成していくといったような形での、リスクを少なくするような、そういうような、空間を切り分けたような政策も有効だというふうには思っております。

以上です。

### ○高木真理君

ありがとうございました。

それでは、次に藤山参考人に伺いたいと思います。

脱一極集中で、今、縁辺革命も起こっているということで、私も大変期待する流れであります。この地区ごとのプランを具体的に数字で、何年間で何組の人が来てくれればというような見える化をするということは本当に効果が出やすいなというふうに感じました。

その認識に立った上でなんですけれども、一つ目の質問は、域内でいかに消費を回して生産と消費の循環をつくっていくかということの経済効果、分かりやすかったんですが、地元でパンを作るところの御紹介がありました。三十一ページのスライドですかね。ここでやはり問題になって出てくるのは、値段は域外から買ってくる方が安いじゃないかというふうに消費者が考えてしまって、そうすると、せっかく、ちょっと我慢をして域内で回せば地域全体が良くなるというところまで行き着く前に話が終わってしまうということになるともったいないなというふうに思いますが、この価格という競争力の壁を乗り越えるにはどのような取組が必要というふうに感じていらっしゃるか、伺います。

二点目が、マスローカリズムについて御提言があったところで、これが鍵というふうに書いてあって、私もそうだなというふうに思ったんですけれども、この共通政策、マスローカリズムを進めていって、地域同士の蹴落とし合いではなくて、だから、人口の奪い合いとかではなくて、共に栄えていくには何の政策をどうしていったらいいんだろうということを考えていく必要性というのは実感させていただいたんですが、いろいろ関わっていらっしゃる中で、こういう共通政策こそ今地域のためにやった方がいいという御提言、伺えたらなというふうに思います。

さっきエネルギーなども大きいというお話でしたけれども、逆に、ここのところで原子力発電の方向に政府の動きもまたエネルギーでは寄っていく部分があるとか、まあ金融資産のことなどでちょっと動きとしては逆のものもあるかなというふうに思うので、御指摘いただければと思います。

### ○参考人(藤山浩君)

ありがとうございます。

そうですね、本当、地元への所得の取戻しで、確かに値段というのは短期的には非常にネックというか、障害になり得ると思います。やはりそういうのを、やっぱり地域で本当はお互いに、そのパン屋だけではなくて、そこにまた供給する地元の農家がいるとか、そうした言わば生態系としてお互いの、共にちゃんとこのお金を循環させていくようなものをやっぱり認識し、見える化する必要はあるかなと思います。

単に瞬間風速だけだと、外からいっぱい入れてやる方が安くなり得ます。ただ、これはヨーロッパなんかにも見られることですが、もう一つはやっぱり暮らしの文化でもあるとは思いますが。

やっぱり、地元でそういうのをお互い買うことが長期的には利益になり得るということを学習していくと。ただ、それはベキ論ではなくて、今回のお示したように、やっぱりそれをちゃんと見える化して、数字としても確かめていくような辺りの共有化というのを非常に重要視したいと。やっぱり、それを取り巻くビジネスの生態系というのをみんながどれだけ意識できるかということによると思います。

それから、マズローカリズム、これはある意味、新自由主義的な蹴落とし合い、独り勝ちというのではなくて、やっぱり地域同士がしっかりデータも共有して、しかも共有されたデータから何が成功の共通要因かということなんですけど、やっぱり私は、是非、これはエネルギーとか、特に再生可能エネルギーの利用なんかで、いろんな、単なる十や二十の先進モデルじゃなくて、やっぱり数百、もっと言うと数千辺りで本当はちゃんとこれをつないでやることに本当はポイントがあると。

原子力の話もありましたが、大規模集中型の発電システムというのは致命的な欠点がありまして、これ熱を全部捨てざるを得ないと。熱供給まで考えると、実は小規模分散型の方がトータルでエネルギー効率が高まるといった研究成果も出ております。しかも、それが自分たちでちゃんと投資して、自分たちでその利益をやると、そこにまた新たな資金循環が生まれると。

こういった辺りを、やっぱり単なるこれも瞬間風速じゃなくて、地域の中での投資から始まって、それが生み出す収益も含めて地域に還元されると、しかも実は熱効率は高いと、こういった辺りでしっかり捉えるべきじゃないかと考えております。

以上です。

### ○高木真理君

ありがとうございました。

それでは、最後に、宇都宮参考人に伺いたいと思います。

一点目ですが、公共交通、公的サービスとして公的な支援が必要という考え方、非常に賛同いたします。SUMPの考え方も全体を捉えて総合的に考えていく、町づくりから考えていく、まさに必要な視点だというふうに思いました。

廃路線を、小山市の例などもありましたけれども、廃路線をコミュニティーバスのような形で自治体が引き受けていく形、大変有効だというふうに思うんですが、これ、どんどん人口減少が進んでいった場合に、どの辺りまでカバーできるか、何を優先してカバーしていくのか、全部なのかとか、大変その辺が問題になってくるかというふうに思うんですが、その辺りの点については、カバーする範囲ですね、こういうことをどのように考えたらいいか、伺いたいと思います。

二点目は、この問題と裏返しでもあるんですけども、そもそもがそんなにカバーし切れなくならないように、みんながもっとコンパクトに町づくりを進めていたらいいいじゃないかというのはそのとおりだというふうに思うんですが、日本の場合には、結構その土地への愛着みたいなのが強くて、なかなかコンパクトシティをつくらうと思っても、住み替えをして町中に集まってくるというのがなかなかない。で、既に町自体は分散的に広がってしまっているという中で、こういったことがどのくらい可能なのか、先ほど海外の事例も引いていただいたんですが、そこを目指していくことがどのくらい可能とお考えかについて伺いたいと思います。

### ○参考人(宇都宮浄人君)

御質問ありがとうございました。

まず、カバー率については、もちろん全部というわけにはいきません。先ほどのオーストリアの例です

と大体八割ぐらいである程度やっているというケースがございましたので、当然全てではないんですけども、なるべくそういう方向性にしていくということがまず求められている。日本ではそれすらできていないというのが現状かと思います。

それから、コンパクトシティ。おっしゃるとおり、私は無理やり集中して住めということは、これできないと思います。ただ、例えば今、宇都宮が今度ライトレールを造っていますけれども、ああいうものができますと、もうその沿線の家が、どんどん人が集まってくるんですね。何とこの人口減少にもかかわらず小学校までできてしまうんですね、沿線に。やはり、ですから、いい公共交通がしっかりと軸があると、それが結果、人々が無理して行かなくても、それによって自分のモチベーションで、ああ、この辺なら住めるねと、子供も安心できるね、年取っても行けるねっていう、そういう誘導ができる。その誘導するのが実を言うとまさに交通なんですね。

という意味で、私は公共交通というものを一つの軸としてやることによってそういう誘導していけば、一定程度財政的な助けにもなるでしょうし、結果的に、ある程度のコンパクト化というのが進む。コンパクトも、さっきも言いましたように、コンパクト・アンド・ネットワークですから、決してぎゅっとここに住めという話ではないということも付け加えたいと思います。

以上でございます。

#### ○高木真理君

以上で終わります。ありがとうございました。