

○宮本(岳)委員 国土交通省に聞きますけれども、三大都市圏以外では三割も人口が減少するという前提をそのままにして、スーパーメガリージョンなどといって、三大都市圏である東京、名古屋、大阪をリニア中央新幹線で結んだら、一層、東京一極集中が進むのではありませんか。

○北本政府参考人 お答え申し上げます。

リニア中央新幹線の整備によりまして、東京—大阪間は約一時間で結ばれ、いわば都市内移動に近いものというふうに認識してございます。三大都市圏の経済、産業、文化等が一体となりまして、それぞれの個性を発揮させながら、新たなイノベーションを持続的に創出するスーパーメガリージョンというものを形成することによりまして、世界から人、物、金、情報を引きつけまして、世界を先導していくことが期待できるというふうに考えてございます。そして、このスーパーメガリージョンの効果を、リニア中央新幹線と他の交通ネットワークとの結節の強化でありますとか、全国各地の創意工夫等によりまして、全国に波及させ、地域の活性化を促すことが極めて重要というふうに考えてございます。

○宮本(岳)委員 一時間で結んだからといって一体化される保証など、どこにもないんですよ。今でも名古屋と新大阪は東海道新幹線の「のぞみ」を使えば五十二分間で結ばれております。結ばれて既に随分時間がたちますけれども、名古屋と大阪が一体化したというようなことはないわけですね。

結局、全総路線を初めとする自民党政治への総括も反省もないまま、相も変わらずスーパーメガリージョンといえバリニア新幹線、ネットワーク化といえ高速道路というような話しか出てこないわけです。

ランドデザインは、今お話があったように、世界最大のスーパーメガリージョンたる三大都市圏のインパクトを地方拠点都市に波及させ、地方都市のインパクトを農山村の小さな拠点に波及させるという発想であります。これは、大企業が栄えれば中小企業も栄え、やがて労働者、国民の所得も上がるでしょうというトリクルダウン理論の地方版にすぎないと言わなければなりません。

大臣、本当に地方を活性化させようと思ったら、全く逆の道を行かなければなりません。農山村で安定した雇用を確保し、それで得た所得で小さな拠点を維持する、そのような集落が地方都市の公共施設や学校、商業施設を支え、それらの地方都市が地方拠点都市を支えるように考えなければなりません。インパクト効果は小規模から大規模へというのが二十一世紀にふさわしい国土計画ではありませんか。

○石破国務大臣 かつて地方が活性化した時代というものがあって、それは公共事業と企業誘致によるものだった。それと同じものを再現するというのは、今の日本の状況からして不可能である。そうであるがゆえに、まさしく小さなもの、地域にしかないもの、これをどうやって最大限に引き出していくかということを考えなければ、地方創生というものはないと思っております。

いろいろな新幹線もできますでしょう。高速道路もできますでしょう。そしてまた、やがてはリニアも走るのでしょう。ですけれども、この日本国じゅう、あちらこちらを見てみて、本当に活力のある地域というのは、必ずしも交通が便利なところではない、あるいは大資本があるところでもない。そうではないところこそ活力があるというのを、私、随分見てまいりました。

そういうような取り組みを全国に広げていくということは地方創生において必要なことだということであり、それが小から大へという方向性を持ったものかどうかは存じませんが、必ずしも交通至便なところが活力があるわけではない。その地域における創意工夫をどれだけ我々として支援するかがこれから先の政府の役割だと考えております。

○宮本(岳)委員 最初に着目し整備するべきは、最も小さな農山漁村でなければならぬと思います。そこを限界集落のような姿で放置しながら、上から選択と集中を迫るというやり方では地方創生など望むべくもないということを厳しく指摘して、私の質問を終わります。