

姿を描くのが、新しい国土形成計画法に基づく中部圏の絵の描き方ではないだろうか。

(3) フリーディスカッション

① 中部の枠組みについて

【小出氏】 ありがとうございます。伊藤先生は東京、須田先生は京都。谷岡先生は大阪でしたね。そこで育った人たちが次々に無条件降伏して、我が名古屋が一番いいと言っていただけ。私は純粋なナゴヤニアンなので、非常に嬉しい感じがいたします。

ここまででは中部における今後の地域づくりの展望と申しますか、こんなような格好になるのではないかという話を伺いました。

ここからはフリーディスカッションで、今回出ましたテーマの中から論じたいと思います。神尾先生から大まかな地域の枠組み、中部5県、愛知県、岐阜県、三重県、静岡県、長野県が中部ではないかと示されました。これは道州制の案の中にもあるわけでございます。この基本は水源を共有する部分をつなげるということになります。川というのは非常に面白いと思うのですが、私は名古屋育ちですから木曾川の水で体細胞が形成されるわけです。転勤して岐阜へ行くと長良川の水で体細胞が形成される。体の隅々まで何となくそんなふうになるという、実に不思議な思いがします。それによる分けと色々な枠組みがありまして、中部とはどこまでなのかという論議はきわめて重大ですが、なかなかまとまらず延々と来ているのが実態であります。

このあたり、「まんなか懇談会」の座長をされています須田先生が一番苦勞された点だと思うのですが、この括り方について大雑把にお願いしたいと思います。

【須田氏】 括り方の議論は今、経済団体でもいろいろ行なわれていますけれども、私はまだ本格的な議論になっていないような気がしてなりません。というのは、中部のように括り方によって地域の作り方がこんなに違う圏域は他にないからです。

北陸地域と一緒にするか東海地域だけかによっても随分違



いますし、どちらがいいかは別として、そういう点をもう少し住民の立場から、市民の立場から議論をしていかないといけないのではないかという気がします。これは非常に重要なことだと思っております。

ただ圏域を決めただけでは問題は解決しないのです。いろいろなものをそれに合わせて、ある県を決めればその県は完全に中部の県でなければいけないのです。たとえば、木曾川の水系から発電される膨大な量の電力は全部関西に行くことになっているのです。中部には来ないのです。関西電力が発電権を持っていかすから、全部関西に行ってしまう。北陸から出てくる、たとえば黒部川水系は全部関西電力に行くわけでありまして、北陸には行かないのです。あれが北陸に行けば、北陸の電力はもっと余ると思います。

だから、今の県ですら人為的なもので触れているわけです。道州制を作るならそのようなことは許されませんから、分けをする際にその地域に本当に全部備わって、その地域の役に立って、そしてそこで自立することができなければそうはならないと思います。そういうことを考えて圏域を考えていきますと、正直申し上げてなかなか難しいと思います。そういう議論これから重ねていかないと本当にいい圏域はできないと思います。

今日の話に「国土形成計画への期待」とございますので、一言だけ申し上げておきます。私は、これは陳情の終わりだと思えます。陳情から提案へ、そして、受け身から参画へ。これが大きなポイントだと思います。林先生がお作りいただいた資料の「国土計画制度の改革ポイント」という絵があります。これ

に全国総合開発計画と新しい国土形成計画の比較がございます。全国総合開発計画では国が全国計画を作る、そして、地方の意見を聞く仕組みなしと書いてあります。断言してありますね。すなわち、国が勝手に作るわけですね。地方が用意したものがあから、これの実行の中では陳情しに行かぬばならないわけです。中部国際空港を作るとは書いてなかったわけですから、陳情に行き作られたわけですね。

ところが今度は、全国計画と広域地方計画が書いてあって、真ん中に双方向の矢印が付いています。これが対流なのですね。両方が対流しながら作る。したがって、ここで中部の意見が国の計画にも反映されるし、また国の計画も中部の中に取り込まれていく。ここで陳情の作業は全部終わってしまうのです。もう陳情に行く必要はないわけです。この中には陳情の要素が全部込められているはずなのですね。あとは自主財源を使って自主的にやるだけです。国の援助さえ受けなければどこに飛行場を作ろうと勝手なのです。

そういうものが地方自治だと私は思うのでありまして、まさにこれなのですね。したがって、陳情から提案へ。それから、受け身から参画へ、ということだと思います。それを考えてまいりますと、これから私どもがやらなければいけないことは、先ほど申し上げましたような純粋な圏域をどう作ったらいいかという議論をすると同時に、二度と陳情に行かなくてもいいように計画を作る過程で行うことが大事ではないかと思えます。

ただ、ここから先は雑談ですけども、正直なところJRとしては好ましくありません。陳情に行く人が大変な数でございますからJRは収入を上げさせていただいているわけです。予算が年度を越えて編成されることがときどきありますが、そうすると暮れのお客様は激減いたします。いかに陳情団が多いかわかるのです。したがって、これがなくなると非常に困るわけですが、対流をする段階でせいぜい乗っていただくということ、陳情に依存するJRではなく、新しい需要を誘発するJRにいたします。陳情をやめてどんどん中部の盛り込んでいただいて、本当の中部を作ることが国土形成計画の期待です。それができなければ国土形成計画の意味がないのです。そ

のようなものにしていただきたいと、私はつくづく感じます。皆様方と一緒に頑張りたいと思います。JRの方は別の面でせいぜいご利用いただければ幸いです。

【小出氏】 ありがとうございます。最初の枠組みからちょっとはずれてしまったのですが、はずれた方が面白いのは常であります。

戻りますけれども、神尾さんに伺いたいのは、中経連は中部5県が自然ではないかとおっしゃいました。問題は北陸3県が加わるかどうか論点だと思うのですが、確かに北陸地域は東海地域となかなか交流がないのが実態です。なぜ北陸地域と東海地域が分かれたかという中部山岳がものすごい障壁になっているからです。これまでの時代は中部山岳を障壁と捉えた圏域ができたのだと思いますけれども、これからの時代は北陸地域を入れることによって、中部山岳がいかに共有財産であるか、あの大自然のすばらしさを分かち合っていかなければならない。北陸と東海地方の人たちが、あれは自分たちの最大の財産だという意識を芽生えさせるためには、北陸を加えた方が未来を見据えているような気がするのですけれども、そのあたりどうでしょうか。

【神尾氏】 車でナビを起動していると、言わなくてもいいのに「三重県に入りました」とか全部案内するのです。だけど、県境があるのかないのか、車に乗っていると全然わからないのです。

東海環状が走り、東海北陸道が走りますと、太平洋と日本海が道路で直結する時代になり、それはすぐそこまで来ています。そうなりますと、中部圏の中に北陸を入れるか入れないかというより、須田先生が進められています広域観光という立場に立った場合には、連携をしないと損であります。北陸側も中部側もお互いに得をする、お互いに恵みを分かち合うという観点に立った場合には、広域連携の力が一番発揮できる所が中部なのではないかと思えます。

それと同時に、東海環状ができて一気に、三重県と岐阜県に、たとえばトヨタ自動車の部品メーカーの工場展開が始まったよ