

第5回中部圏長期ビジョン検討会 議事録

日時 令和3年11月12日（金）14:00～16:00

場所 名古屋銀行協会会館 2階 201号室

1. 開会

○司会（林企画部長）

定刻になりましたので、只今から「第5回 中部圏長期ビジョン検討会」を始めさせていただきます。

本日は、大変お忙しい中、中部圏長期ビジョン検討会にご出席賜り有り難うございます。議事進行を担当いたします中部地方整備局 企画部長の林でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、検討会に先立ちまして、奥野座長より、ごあいさつをお願いします。

○奥野座長

皆様、大変お忙しい中、お集まりいただきありがとうございます。

前回までの検討会を踏まえ、9/30に「中間とりまとめ」が公表され、その後、中部地方整備局で、各自治体への説明を行っていただきました。

これだけ丁寧にやるのは大変大きなことだと思います。本日は、それについての説明をいただき、皆さんからも意見をいただき、最後のとりまとめをしたいと思っていますので、よろしくお願いいたします。

○司会（林企画部長）

ありがとうございました。

それでは、ご出席委員のご紹介ですが、議事の進行上、配付しております出席者名簿および配席図にて、ご紹介に代えさせていただきますのでよろしくお願いいたします。

なお、株式会社エムスクエア・ラボ代表取締役 加藤委員及び愛知ドビー株式会社代表取締役社長 土方委員はWebによる参加でございます。

加藤委員は遅れての参加になろうかと思えます。

また、トヨタ自動車株式会社 総務部長 朽木委員及び名古屋大学 未来社会創造機構教授 森川委員は、ご都合により、ご欠席でございます。

それでは、資料の確認をさせていただきます。

議事次第、配席図、出席者名簿、資料1、資料2-1、2-2、資料3、資料4、資料5、参考資料1、2、3の以上でございます。不足の資料がございましたら、事務局までお申し付けください。

また、Web上で資料共有させていただきますので、参考にしていただければと思います。

また、会場の机の上には、ドッチファイルに綴じて、第1回～4回の検討会資料を参考に置いております。必要な際をご覧ください。なお、ドッチファイルは次回検討会でも使用予定のため、お持ち帰りにならず、机の上に置いた状態をお願いします。

報道関係者の皆様にお知らせします。

撮影については、ここまでとさせていただきます。

これ以降は、会場内に用意しております記者席で対応をお願いします。

それでは、議事に入らせていただきますので、ここからの進行は奥野座長をお願いします。

2. 議事

(1) 中間とりまとめに対する主な意見

(2) ビジョンの実現に向けた各主体の主要な施策

○奥野座長

それでは、次第に従って進めて参ります。

議事(1) 中間とりまとめに対する主な意見

議事(2) ビジョンの実現に向けた各主体の主要な施策

となりますが、これについては、関連性がありますので

資料1～5について、まとめて説明いただいて、委員の皆様から一巡、ご意見をいただければと思います。

○事務局(加納事業調整官)

・資料1、資料2-1,2-2、資料3、資料4、資料5 説明

○奥野座長

ありがとうございました。

9月30日に「中間とりまとめ」が公表されました。先ほども申し上げましたが、各自治体への説明、自治体からの意見の聴取が行われております。これについてのご感想、それから重点連携プロジェクト(案)についても、細かい点でも結構ですので、お気づきの点について、ご発言を賜ればと思います。

今日、皆さんからご意見をいただいて、またそれを取り入れて、次回が最終となると思います。

それでは、順番にご意見をいただきたいと思います。

山田委員が途中退席されなければいけないということですので、最初に山田委員、ご発言をお願いできますでしょうか。

○山田委員

今、ご説明をいただきましたが、非常にたくさんあって、全体像を理解するのが大変だなと思いました。

最初に意見というか、確認したかったのが、たくさんの様々な自治体さんがやっという取り組みも集約してこういう形になっているかと思うのですが、その時に、重点に取り込むものとそうでないものとあると思うのですが、重点に選定される選定基準のようなものはありますか。結構たくさんあるので、どういうものが選ばれたのかというところがあれば教えていただきたいと思います。

○奥野座長

これについては、事務局からお答えいただけますか。

○司会(林企画部長)

基本的には、各地域が地域づくりに取り組むときにも連携していくことが重要で、その中でも特に、中部圏全体に及ぶ重要な課題についてピックアップをして、中間とりまとめの段階では、5本柱になっていて、それぞれに重点連携プロジェクトという形でぶらさがっていたと思います。

そういったものにつきましては、各市町村というよりも、国の機関であったりとか、県、政令市ぐらゐの大きな単位からご提供いただけるのかなということで、個別にお話しをさせていただき、これだったらやれるぞということであげていただいたものが、今回改めてお示しした重点連携プロジェクト、この資料の目次みたいな形になっている10本になっています。

一方、市町村については、首長に個別に面談させていただいて、中間とりまとめの考え方を浸透させていただいた中で、他の地域の自治体にも役に立つというような例があればいただけませんかということで個票を提出いただいた、それが資料4ということになっています。

代表的なものを7つご説明しましたがけれども、その後ろにたくさんついているのが、各自治体からいただいたものです。これは、最終とりまとめにおいても後ろの方につけて、ビジョンの実現に向けて、他の市町村が参考にしていただけるような形にしたいなと思っています。

そういった形で、中部圏全体で取り組むものと、他の市町村の参考になるものという使い分けで、各自治体からいただいたものは個別のもので、県・政令市等からいただいたものは重点連携プロジェクトという形になっています。

○山田委員

わかりました。ありがとうございます。

引き続き、内容に関してですが、これは、今後のことなのかもしれませんが、粒度の様々な事業がたくさん入っているので、結局これらが何を目指してこういうことをやっていくのか、それぞれの分野においても、〇〇を目指すという言葉があるので、今後これをどう評価するのか、そのあたりの指標の設定とかですね。指標も、南海トラフに関する基盤整備から、観光に関連するところ等、粒度様々なものがあるので、全体像からそれぞれどうやって成果を見ていくのか、その成果の把握の仕組みが見えてくるといいなと思いました。

私は、観光関連のところが専門分野として関連してくるのですが、サイクルルートも日本各地、色々な所でナショナルサイクルルートの選定が進んでいますが、昨日も京都の日本海側にいて、サイクルツーリズムの事業開発のモニターツアーをやっていました。青い線を引いて、サイクルラックを置いて、マップを作ればサイクリストが増えて…というような議論は、結構各地であるのですが、やはり、ソフト部分もですね。今、青いラインが引かれているところも、ラインが道幅の狭いところに引かれてしまって、地域の住民の車と、サイクリストの間の相互理解が進んでいなくて、お互いに、自転車走っていて怖い、車を運転している人からすると邪魔なサイクリストということが実際にあるのですが、ソフト部分も含めて、自転車というものはモビリティの1つだと思います。

どうしても、中部のように自動車産業が強いところだと、サイクリストに対するマイノリティ感がぬぐいきれないところがあるかと思いますので、そのあたりがうまく融合して、今の、低炭素社会の実現には、自転車は興味深いツールだと思うので、そのあたり、ソフトとハードがうまく融合したような形で政策が進んでいくといいなと思いました。

今後、観光でもビジョン会議のようなものや、戦略会議を開いていただけるということで、非常にありがたいことだと思います。どうしても、民間の新たな動きは少ない状況だと思いますので、会議を通

じて、公の方ではこうやっていただけるので、民間の方はこうやりましょうというように議論が進んでいくことは、先々にとってはすごく重要なことだと思いますので、積極的に進んでいけばいいなと思います。

○奥野座長

ありがとうございました。

K P I は非常に大事なご指摘だと思いますが、チェックしないといけないし、ここでどのぐらい作るかですね。例えば、この中に南海トラフや防災、減災がありますが、今朝も国土強靱化の会議がありまして、そこでK P I をもってチェックしているという感じなんですね。ここでどのぐらいやるのか、それはありますよね。部長。

○司会（林企画部長）

委員がおっしゃられる通りで、このプロジェクトの中には熟度が熟しているものも、これからというものも、様々になっているということはその通りです。

まずは、このビジョンの趣旨にのっとって、やるぞ！と言ってくれているものが入っているという段階です。

先程説明にもありましたが、今後 10 年間で目指す国土形成計画の議論がはじまり、中部地域でも、具体的にどんなプロジェクトをやるのかということを法律上の計画に落とし込んでいきます。そういったものについて、熟度がしっかりあがってきて、K P I という形になるかどうかですが、評価をしっかりとしていくというステージに進んでいくことになると思います。まだ、ビジョンの段階では、やるぞ！と言っている段階で、ここからスタートという位置づけになろうかと思います。

○奥野座長

ありがとうございました。

先程、第三次の国土形成計画の話がありましたが、第二次の国土形成計画では、この圏域は「世界最強最先端のものづくり圏域」ということが打ち出されていきました。今度の計画でも、「世界を先導するものづくり圏域」なのだということを軸の 1 つとしておくのだらうかと、個人的に思っています。

自転車は、非常にいい取り組みですよ。素晴らしいなと思います。

それでは、内田委員お願いします。

○内田委員

資料 3 の重点連携プロジェクト案を中心にお話したいと思います。

まず、参考資料 1 の第 1 章（１）社会全般の変化のところで、在留外国人数の増加というものが入っているのですが、（１）の人口減少とか少子高齢化、（２）以下のデジタル社会、カーボンニュートラル、東京一極集中等に比べ、レベル感的に少し細かいなという印象は受けました。

資料 3 でいくつか気づいた点をお話したいと思います。スタートアップの記載について確認ですが、p10 でスタートアップをかなり拡充していただき、ありがとうございます。STATION Ai、なごのキャンパス、ナゴヤ・イノベーターズ・ガレージのほか、他地域のプロジェクトも入れていただいています、名大を中心に中部圏の大学間で取り組んでいる起業家育成教育のとんがりプロジェクトも、どこかに記

述しておいた方が無難かなと思います。

2点目は、p 14 あたりかと思うのですが、広域連携を中心に観光を展開していただいているのですが、経済波及効果や道路のネットワーク化という観点から広域観光は極めて重要ですが、コロナの感染状況次第ではマイクロツーリズムも補完する意味で入れてもいいかなと思います。NEXCO 中日本では岐阜県内の高速道路料金の定額制を実施する報道も出ていますし、昇龍道などの広域観光とマイクロツーリズムの両面で展開した方がいいのではないかなと思います。

それから p 20 あたりだと思うのですが、クルーズ船を重点項目で入れていただいているのですが、インバウンドが戻ってきた場合、主な玄関口は名古屋港よりもセントレアになりますので、二本目の滑走路がどうなるかは分かりませんが、ポートアイランドの堆積土砂のセントレア隣接地への埋め立て事業もありますし、国際空港の記述が全くないのはどうかなという印象を受けました。

それから p 24 あたりのカーボンニュートラルですが、2050 年のカーボンニュートラルポートを目指す上で、愛知県は CO2 を含めた温室効果ガスの排出量が全国 2 番目で、特に産業部門の排出量が半分以上を占めており、次世代製造業を考える上でも排出削減のアピールは非常に重要になると思います。カーボンニュートラルに関連したプロジェクトが入っているといいなという感じがします。ポートアイランドも含め、カーボンニュートラルポートの方向性などが入れ込めるようでしたら検討いただきたいです。

最後に p 27 あたりですが、全体的に魅力あるまちづくりという視点が弱いかなという印象を受けています。QOL のところで色々と盛り込まれてはいるのですが、この中で、多様な空間を構成する道路という観点でいくと、運営主体としては自治体だと思うのですが、Park-PFI 制度も国交省で進めた政策ですし、ヒサヤオオドリパーク等の一般の消費者の身近にあるプロジェクトもありますので、Park-PFI 制度の利活用による魅力づくりも入れてもいいのかなと思いました。

○奥野座長

ありがとうございました。

林さん、これは昇龍道という名前は入っていますでしょうか。今は、インバウンドがなくなっているので書かなかったのかもしれませんが、これは中部圏にとってはインバウンドの要みたいなもので、空港の入国のところが今どういう風になっているか分からないが、これは、北陸との連携が全然うまくいかなかったのですが、運輸局の方で昇龍道と言われて、それで一気に北陸と東海圏がつながったということがありました。しっぽや胴体や頭をふれば、かなり広域になります。

第二次国土形成計画でも観光推進があったのですが、これは全国の広域観光の目玉にして、これがモデルだということで、相当ポスターを作ったということもありました。インバウンドが復活する時に備えて、昇龍道という言葉が入らないかなと思うので、また考えてみてください。

○司会（林企画部長）

ここに記載があるものは、前回までは事務局や委員の皆様の思いで、相手に関係なく勝手に書いていたという状況だったのですが、今回、各自治体に聞くのと合わせて、国の機関や県、経済団体等の方々と意見交換をさせていただいて、向こう側からやるぞ！と言っているものを、リストに上げていて、中身についてもご確認いただいてやっています。

色んな意見をいただきましたので、相手方もいるものですから、調整をさせていただいて、書けるも

のについてしっかりと書いていきたいと思っています。

観光の部分についても、色んなスキームがあるものですから、どのスキームを使いながらやっていくのかは、運輸局とも調整しながら記載させていただきたいと思っています。

○奥野座長

ありがとうございました。続きまして、小川委員、お願いします

○小川委員

自治体からの意見を見させていただいた中で、それまで私が気づかなかった点として、他の圏域との境のところに關する配慮です。小山町さんの意見に合った圏際ビジョンなど、圏域の境のところに關する問題というものについては、気づかなかったので、そういう点も大事だなと思いました。

また、道路への需要が色々なところで強いのだなと思いました。

その中で、先ほど説明にもありました、一宮市から出ている都市構造の再構築という話に絡めて一つ目のコメントをしたいのですが、おそらく、市町の現場では、スプロール化、空き店舗、空き家の問題等を色々抱えているのではないかと思います。

これは非常に大きな問題で、スプロール化があると、例えば、ただでさえお金がなくて水道事業の投資ができないところに、さらにコストが上積みされていってしまうという問題にもつながっていきますし、特に、強靱化にも関係してくると思います。レジリエンスというと、基本的には、国土強靱化という説明になっているのですが、経済的なレジリエンスみたいなものもあって、定期的に、ITバブル崩壊、リーマンショック等、大きな経済ショックが起きた時に、スプロール化していたり、空き店舗があったりするとところほど危機から復活ができないということがあります。そういう意味で、都市構造がしっかりしていないと経済的なレジリエンスが弱いという側面もあつたりします。いろんな意味でのマイナスの影響を地域的に与える重要な問題なのだなと思っています。

それに絡めて、経済的に強靱な地域とはどのような地域なのかという研究を見ていると、その地域の中に多様性がある、あるいは、他の地域とつながっていることが、経済的なレジリエンスを高める要因になっています。そうすると、外の地域とつながるための交通インフラやネットワークが必要だという話になってきて、このあたりは今回議論していることと関係する話かなと思います。

2つめは、カーボンニュートラルの話なのですが、脱炭素化というと、どうしてもCO₂の排出をゼロにするみたいなイメージがあるのですが、そうではなくて、適当な量のCO₂を出しましょうという目的であつて、出すのだけれども、きちんとそれを回収しましょうねという意味で、ネットでゼロにするのが目的だと思います。出す量をゼロにしろということではないと思っています。

そういう意味で、資料3 p23にあるカーボンニュートラルポートの説明の中に、海洋がCO₂を回収する機能を果たしているのも、そこをうまく使って排出した部分を回収するということが書かれていて、バランスがとれた説明になっていると思います。

最後に、それに関連するのですが、流域治水プロジェクトというのは防災のためのプロジェクトとして括られているのですが、資料3 p7あたりですね、確かに、流域治水プロジェクトは防災のためにあるのですが、例えば、そこにあるバイオマスの事業というのは、まさにカーボンニュートラルにも貢献するような事業になっていて、それぞれの目的に沿って、それぞれの事業があるのですが、その事業というのは、その目的のためにだけ役に立つわけではなくて、ここに書かれている事業目的以外のことに

も資する事業になっているので、まとめる文章の中で、総合的な効果を持っている点をうまくまとめていただくのが良いのかなと思っています。

○奥野座長

ありがとうございます。

圏際ビジョンというのは、特に、防災、減災では悩むところなんですよ。大体、各自治体が作って、小川委員がおっしゃるように、境のところで何か問題が発生した場合は、柔軟に話し合いましょうという程度の記載はあるのですが、それを超えて対応できるのが中部地整なんですよ。

3.11の時もそうだったのです。東北地整がおやりになりました。そのあたりは重要なポイントなので、頭に置いておいていただきたいと思います。

次に加藤委員、Web からお願いします。

○加藤委員

ご説明ありがとうございます。

ボリュームがあり、どこをどういうっていうのは難しいのですが、全体的な印象を申し上げると、少し、出てくる人物像の多様性がないのではないかと感じました。

重点プロジェクト案の中も、どうしても国交省の事業ということで、なんとなく硬いというか、男性が活躍しそうな感じの事業が多いかなと。私が偏見を持っていたはいけないのかもしれませんが、もう少し、多様な人が参画するのだというイメージをもてるような資料づくりをされた方がいいかなと感じました。

どこをどうと言うのは難しいのですが、例えば、スタートアップのところだと、なんとなく、スタートアップって5年でIPOするイメージみたいな言葉になっていまして、そうすると、多様なサイズのスタートアップではなくて、基本的に、ビッグになるスタートアップの仕組みなのだなという印象になってしまうと、偏った人たちだけの仕組みになりがちかなと思います。

多分、東海エリア全体で言えると思うのですが、元々ある企業さんのサイズが大きいということもあって、そこを望まれる風土がすごく強いかなと感じています。もちろん、大きい会社が生まれてくるということは、すごく大事なことなのですが、エコシステムですから、すそ野が広い状態を作らないと、トップが出てこない、そういった風土にしないとすごく大きなトップも出てこないのではないかと思いますので、そういう意味で、もう少し、限られた分野だけになるかもしれませんが、スタートアップとか、女性、外国人、高齢者を含めた多様な人たちがチャレンジしやすいエコシステムを作っていくのだというイメージを強めていただけると嬉しいと思います。

○奥野座長

ありがとうございます。

今、大変重要な指摘があったのですが、スタートアップは私もずっと推奨しているのですが、ソーシャルビジネス的なスタートアップですね。日本では、NPOというのはボランティアから始まって、それがソーシャルビジネスに展開しました。一方、韓国では最初からソーシャルビジネスなんですよ。若い人が、大企業に就職できなければ格差が大きいということがあって、いいところへ就職できない人がたくさんいるので、起業をおやりになるんですね。

製造業だと資金を借りないといけないのですが、ソーシャルビジネスだったら初めからやっていけるということもあってのことなのですが、今、日本でもソーシャルビジネスが増えてきています。特に、女性で、突然いい仕事をやめて、ビジネス始める人もいらっしゃいます。なかなか売上伸びないと悩んでいらっしゃいますが、非常に興味ある活動をやっているようです。コミュニティ的な人のつながりもつくっていくということもやっています。一昨日もそういったシンポジウムをやっていました。20-30代の女性がすばらしいのですが、それをどこで書いていくのか。スタートアップのところで書けるかという、今、加藤委員がおっしゃったように、なかなかそれが大きな企業まで成長していくという感じは、本人も期待していないのだけど、非常に、社会貢献の意識は強いということがあります。でも、どこかに少し触れることができるといいですね。

○加藤委員

E S Gが全然出てこないのですよね。日本はE S G投資がとても遅れていまして、業界の有名な松井さんという女性がアメリカから戻られてE S Gファンドを作られたばかりですが、まともにE S G投資しているところはないのではないかと思います。

そういう意味で、CO₂を排出せざるを得ない産業を抱えている東海エリアがそれを意識せずに、また、自動車関係のスタートアップばかりが生まれてくるといって、バランスが悪いのではないかと感じています。

例えばE S G投資みたいなところの文言をどこかに加えていただく等、それが全くないというのは難しいかなという感じがします。

○奥野座長

林部長、そのあたりについてはまた考えていただけますか。

○司会（林企画部長）

スタートアップの重点連携プロジェクトについても推進主体がいらっしゃいますので相談させていただいて、おっしゃられる方向はよくわかりますので、できるだけ調整したいと思います。

○奥野座長

ありがとうございました。榊原委員お願いします。

○榊原委員

最初に資料3からお話ししますと、項目1つひとつは非常によくできていると思うのですが、粒度がばらばらであること、また、それぞれの項目がどうつながっているのかというのがわかりづらい印象です。これについては、中部圏長期ビジョンの報告書の本文で、資料3の位置づけと策定ポリシーを整理し記載いただけると読みやすくなるかなと思いました。2つめは、先ほど小川委員からもお話がありましたが、例えば資料3のP7のバイオマス発電については、カーボンニュートラルにも貢献しますが、このように複数項目にわたる内容の横串が刺さらずにいろんなところに飛んで記載されていることから見づらくなっている部分があります。これについては、資料の順番を入れ替えること等、もう少し工夫が必要ではないかと思いました。特に気になったのは、(4)カーボンニュートラルポート形成で、こ

これはサプライチェーンを含めた名古屋港の整備の話です。すなわち、港湾整備というのは（水素やアンモニアなどの）脱炭素燃料の導入の基盤整備など、カーボンニュートラルの視点から大きな意味を持ちます。一方で、中部地域の港湾整備そのものは、（５）ネットワークの中でカーボンニュートラルとは無関係に記載されています。事業そのものが違うのはよくわかるのですが、なにか上手に表現できればよいと思います。

なぜこのようなことを申し上げるかという、現在 COP26 が開催されているのですが、最も大きな争点の一つは脱石炭火力です。石炭火力をどのように削減していくかということは、日本にとっては非常に大きな問題で、他国が廃止を前提に何を言おうと“はい、そうですか。”と簡単に合意はできない問題です。この、石炭火力における脱炭素への手段の一つが、石炭火力におけるアンモニアの混焼ですが、既に中部地域では、碧南石炭火力発電所（衣浦港）で、2020 年代後半にはアンモニアの 20%混焼を本格運用開始するという目標に向けて実証試験が始まっています。これを達成した場合のアンモニアの使用量は、碧南石炭火力発電所 4、5 号機の 2 機で 100 万 t と（現在の日本におけるアンモニアの使用量と同等の）相当量になるので、物流の面で港湾インフラの整備に大きなインパクトを与えるということが 1 つ。また、こういう背景から、名古屋港をモデルとしたカーボンニュートラルポートを中部圏の他の港湾とどのように連携させインフラを整備し、（脱炭素燃料の輸出入ターミナルといった）新ビジネスにつなげていくかといった視点から整理できるのかなと思うからです。

いずれにしても、例えば、中間報告では重点連携プロジェクトとしていたナゴヤイノベーションズガレージの上に Startup Base というレイヤーを設け、関連する他のプロジェクトとまとめて、このレイヤーの実例の一つに変更するなど、非常によく考えてまとめているなというのが私の感想です。

○奥野座長

ありがとうございました。

脱石炭は難しい問題ですね。持っているイメージが必要によって違うと思うのですよね。

中国では、奥の方に行ったときに、多くの石窟があると思うのですが、街中真っ黒なんですよ。

要するに、石炭を馬車またはトラックで運ぶのですが、ボロボロ落としていって、街中真っ黒になるんですよ。石炭を燃やして、煙がぼうぼう出て、煤でまみれているんですよ。この電気はみな、北京に持って行っているのだといって、これと、碧南とは全然イメージが違うので、それぞれが持っているイメージで、世界中の人がごちゃごちゃにしていると思うので、もうちょっと整理できると思いますよね。

JERA が碧南の例をあげていっても、そういうイメージを持っている人からすると、説得も難しいですよ。

○榊原委員

日本の石炭火力の技術の高さという話で、地域の方にはご理解いただけていると思っています。繰り返しますが、アンモニアを十分な量確保できれば、中部地域をハブとして他国、他地域に輸送し供給するといった、新しいビジネスモデルや産業が生まれるという展開も考えられるので、そのあたりも取り込んで書かれてはどうかと思います。

○奥野座長

ありがとうございました。末松委員お願いします。

○末松委員

まずは、この短期間の中で、各中部圏の事務所の所長さんたちが各市町村へ行って聞き取りをしていただいたご苦勞に、敬意を表させていただきます。非常に皆さん熱心に、丁寧に聞き取りをしていただき、意見交換をする時間を作っていただいたということは、この中部圏にとって、非常にこれからの強みになるのではないかなと思っています。

私どものところにもお越しいたいただき、熱心に色んな議論をさせていただいたところです。それであるがゆえに、今後、こういった各基礎自治体の方たちも、中部圏をどうしていくか、どのように導いていこうかということについて、それぞれの中に興味も持っていただき、それに向けて頑張っていこうと改めて認識できたのではないかなと思っています。

今までのように、上から示していくということよりも、皆で共同して作り上げていくというようなビジョンになっていくのではないかなと期待もしています。

その中で、非常にしっかりと、色んなご意見もいただきましたし、中間とりまとめについても、書面でもたくさんの自治体から事例を出していただきました。

先ほどお話があったように、そういう意味でいけば、中部全体の大きな政令市、中核市といった重点連携プロジェクト案に書かれていることは、非常に素晴らしいことだと思うのですが、ここに、せっかくそこまでやってきた部分のところで、先ほど、まちづくりの視点が少し弱いのではないかという話をいただきました。

また、全世界的なコロナということから言うと、このコロナ禍の中で、中部圏長期ビジョンにおいて言えば、コロナが導いたもの、コロナを契機に変わったもの、変わっていくもの、進歩していくものについては、なんらかの案等出てくるのではないかと思いますので、そのあたりの部分も必要ではないかと思います。

特に、今回、医療の問題については、とても重要な問題がたくさん出ていましたので、この中部圏、名古屋圏、本県もそうですが、特に、医療との今後の将来のまちづくりについてといったことも、何か、例示の中でお示しできるものがあればいいのではないかと思います。

中間とりまとめの冊子の方も、最初の方から第3章にかけても、QOL を高めるところで、コロナのことや、若者の育成、女性活躍について書いていただいていますので、これを見て、それぞれからご意見をいただき、最終とりまとめをしていくにあたっての重点プロジェクトですね、一番最後の、重点連携プロジェクトは、将来このようにしていきたいということを考えていくところなので、やはりこの部分には、コロナであったり、新しい生活様式であったりというようなものの、何かを入れていく必要があるのかなと思います。

もう1つ、子育ての部分なのですが、前回も、前々回も、子育てについての議論はあったかと思うのですが、書き込みが少ないと思います。細かい事例になるかもしれませんが、資料4の中には、色々な子育ての取り組みがありますので、重点プロジェクト案をまとめて、そのあとに、詳細の取組みもまとめるということでした。やはり最初に重点プロジェクトのこのあたりの中に、優しい視点といたたら言葉がそぐわないかもしれませんが、そのようなものがこのあたりに入ってくると、皆でやっていく、これからの中部圏をつくりあげていくのだというような、もう少し生活に密着したような点もお示しをい

ただけると、見やすいものになるのではないかと思います。

ここまでおまとめいただいたことは、本当に素晴らしいと思います、感謝申し上げます。

○奥野座長

ありがとうございました。次に戸田委員お願いします。

○戸田委員

2点あります。

1点目は、末松市長と同じで、この短期間に、各事務所から市町村にヒアリングし、まとめて頂いたことが非常に素晴らしいと思います。

資料2-1を見ると、全ての機関から長期ビジョンの中間とりまとめに賛同いただいて、非常に前向きなご意見をいただいています。

資料2-2では、色々と書き加えてほしいというご意見がありながらも、全て建設的なご意見だと思います。

さらに、資料4には多様なとりくみがまとめられていると感じました。

それらを踏まえて思ったこととして、中部圏の長期ビジョンと、資料4に書かれている市町村等による取り組みがどううまく連携していくかが大事なかなと思いました。

重点連携プロジェクトは長期ビジョンに沿った形で分類されて、説明いただいたと思うのですが、市町村等による主な取り組みのところも、今、事務局の方で、「QOLを高める」、「世界的課題にチャレンジし成長する」、「個性を磨き助け合う」に分類いただいていると思うのですが、元々は、それぞれの市町村さん自分たちの駆動力ややる気の中で動かしているものだと思います。そのこと自体をしる必要はないと思うのですが、皆さんの頭の中に、中部圏の長期ビジョンが共有され、全体像を意識しながら、それぞれの市町村の取り組みがより活性化していく方向に動いていくために、どうしたらいいかが大きな課題かなと思いました。

私の発言で、何か事務所の仕事が増えると困るような気がするのですが、やはり何か地域の中で、コアとなる機関がきちんと地域の連携を図ってくれて、各市町村の取り組みが全体のビジョンにつながるようなスキームを考えることが大事なのではないかと思います。

2点目の意見は、重点連携プロジェクトについてです。

先ほど、小川委員からもご意見がありましたが、重点連携プロジェクト間の連携をどうするかですね。流域治水の話は、先ほどご意見あったように、カーボンニュートラルにもつながりますし、あるいはグリーンインフラを介しては観光にもつながっていくかもしれません。あるいは、重点連携プロジェクトではない各市町村での取り組みのそれぞれのまちづくりにもつながっていく話だと思います。

こういったプロジェクト間での連携の中に、色々と相乗効果を生むものがあると思うのですが、結果相乗効果が生まれたという形よりは、相乗効果を積極的に育てる、強めるという形で取り組めると非常にいいのかなと思いました。

プロジェクトは10というプロジェクトがあるのですが、地域は1つしかないわけで、地域の人たちにとって、違う10の目的に向かって動いているわけではないので、しっかりと、自分たちがやっていることが、治水面での安全性や、地域の魅力を高めるというような取り組みにつながっているのだということを意識して、取り組めるように連携プロジェクト間の連携ができていくといいのかなと思います。

ました。

○奥野座長

ありがとうございました。次に豊田委員、お願いします。

○豊田委員

私もほとんど同じです。

各市町村の首長さんと直接話されたと書いてあるので、そうであるならば、お役所的な言葉ではなくて、一人の政治家として、この地方の将来像をどう考えているかということが顔の見える形で、例えば名前を入れて、どう考えているのかが見えるといいなと思いますし、私自身も知りたいと思いました。

もう1点は、リニアについてなのですが、現状、リニアそのものが2027年度開業は物理的に考えて絶望的な状況になっている中で、それでも当然、リニアができる、できないでは、かなり影響力があるので、大きな柱の1つにはなってくるのだと思います。

今は、2027年を目指しているわけですが、もう、先の話ではなくなってきたと思うのですよね。少し前までであれば、まだまだかなり先だということで、長期的なビジョンとしてのリニアだったのが、本当に2027年を見据えてしまうと、より具体的な施策に落とし込んでくる段階になってくる中で、しかし、一方で、国も含めて、2027年を目指しているとなると、実際、お金の面でも、かなり影響が出てくるのではないかなと思っています。

よくこれを見ても、微妙に、これがいつできるかがどこにも書いていなくて、なかなか巧みに書いてあるなと感心していたのですが、どう表現していいかわからないのですが、ちょっと段階が変わってきているのではないかな、大丈夫なのかなと思います。

○奥野座長

リニアに関連した色々民間事業や、行政のまちづくりの事業は、コロナも入ってきてしまって、非常に整理が難しくなってきました。

後ろにスライドすることは、場合によってはやむをえないことだと思うのですが、コロナの影響と一緒になってしまうので、私は非常に難しいと思っています。

ありがとうございました。次に土方委員、Webからお願いします。

○土方委員

皆さんが既に色々意見を出されているのであれですが、基本的に、市町村さんに短期間で意見をまとめていただき素晴らしいなと、あとは、よくまとまっているなと感じました。

私の業種の立場からすると、カーボンニュートラルの件で、鋳物業というのは、1500℃で鉄を溶かして、まさにCO₂の排出がすごくて、業界内でも今後どういう風になっていくのかなという意見もあって、ただ、CO₂を出さずに製作できないですし、業種をパッと変えるわけにもいかなし、作り方をすぐに3Dプリンターに変えられるかという話もあるので、このあたりどうなるかという疑問を持っています。

あとは、非常にまとめられているので、特に意見等はありません。

○奥野座長

ありがとうございました。一当たりご意見をいただきましたので、追加して発言があればどうぞ。
内田委員、お願いします。

○内田委員

改めて確認といいますか、最終的には、資料4の自治体の取り組みにつながっていく流れだと思うのですが、社会経済情勢の変化からの流れで、資料3の重点連携プロジェクトは、最終的には全てが自治体プロジェクトにつながっていなくてもいいのか、そのあたりの連動性や繋がりが気になります。全体のマクロ経済トレンドから導き出してきて、それぞれの項目のへの繋がりを意識できる流れだと理解がしやすいかなと思います。

細かい点の追加では、例えば、先ほどのカーボンニュートラルに貢献するという面で、スマート物流や物流の最適化のような、名大ベンチャーのオプティマインドの取り組みとか、大型トラックの隊列走行の実証実験や、道路料金システムの改定による車両通行量のコントロールなど、中部でも様々な取り組みがありますので、その辺りの記述もご検討頂きたいと思います。

また、テレワークやワーケーションの取り組みは、直接は東海総合通信局や自治体かもしれませんが、まちづくりという観点や道路ネットワークによって実現性が高まるという点がありますし、5G 関連では道路空間を基地局として利用する方向性もありますので、場合によっては入れていただいた方が長期ビジョンとしてはいいのかなと思います。

○奥野座長

ありがとうございました
他にいかがでしょうか。
小川委員、お願いします。

○小川委員

おそらく、今後取り入れられるということかもしれませんが、末松委員のコロナ関係の話は、私も少し触れた方がいいのではないかと考えており賛成です。

社会全体の変化として、このコロナは非常に大きな影響を与えていますし、災害の1つでもあります。

特に、デジタル化は、資料では技術的にこのように進んでいますという、供給サイドからのデジタル化の進展と書かれていますけれども、デジタル化を進めてほしいという我々需要サイドからの要望もデジタル化の流れを大きく刺激したと思います。

私も大学で、2年間、一度も対面で授業をしたことがないという状況になっていて、来年以降もどうなるかわからない状況ですが、オンラインでのやりとりを改善するデジタル化の質向上を求めるというニーズも高まったと思います。これらをどこかで入れていただければと思います。

○奥野座長

ありがとうございました。他に何か。
山田委員お願いします。

○山田委員

先ほど、加藤委員のお話を聞いていて、E S Gの話は、そうだ、そうだと思い出しました。

観光の文脈がありまして、運輸局さんと整備局さんとの役割分担もあるとは思いますが、今、やはり、サステイナブルツーリズムという考え方が非常に大きな潮流としてきておりまして、インフラ整備の部分においても、そういった文脈が多分重要になってくると思います。

前回までの議論において、河川敷の整備のところでは自転車が通れるようにという話もありましたが、あれが1つの具体例というか、それ以外にも色んなモビリティとか、そういう視点が入ってれば、ある意味グローバルのデスティネーションとして、サステイナブルツーリズムを推進しているエリアだという風にみられると、それは競争優位になりえる可能性があるんで、そのあたりも盛り込めるといいなと思い、先ほど発言が抜けていたので、付け加えさせていただきました。

○奥野座長

ありがとうございました。他はいかがかでしょうか。

では、私の感想を申し上げます。

末松委員、戸田委員、豊田委員も触れられていましたが、公表してからの中部地整の取り組みは画期的なことだと思います。さすが国交省だなと思ひまして、全事務所には、河川事務所もあるし、砂防事務所も一緒になったところもあるし、そういったところを全部動員されていました。林部長も各首長さんのところに直接出向いていかれて、お話を聞かれました。

それぞれの自治体職員の若い方々も国を相手に、色々と言えられたと思うのですね、国の方が説明してくれて、自分たちの話も聞いてくれる、これはショックだったと思うのですよね。画期的な取り組みだと思います。どこの省庁でも全部できるとは思っていませんが、素晴らしいことだと思いますね。

今後も、このような計画を色々な分野でおつくりになられると思いますが、できるだけ自治体の人と直接お話しされる機会をもたれるということは、自治体の行政にも自信を持たせるし、大きな変化を与えると高く評価しています。

もう1つ、国土形成計画との関係ですが、これは前にもお話をしたのですが、私は国土計画の基本理念は「交流連携が新しい価値をうむ」ということにあると考えています。交流連携はダイナミズム。昔から一貫した理念であると思っています。

ハードが整ってきて、高速道路が結節化されますと、人の流れは確実に増えてきますので、新幹線も含めて、90年代までにはかなりネットワークが見えてきました。

今世紀に入ってから、それをどう使っていくかということで、国土形成計画では広域連携というものをを出してきたわけです。

高速道路が見えてきましたので、各広域圏でも地方でも、地方独自に、地方の将来の姿を描くことが可能になってきました。それで、広域地方計画を作ることになったわけです。

その中の基本的なワードは広域連携なのですが、第二次国土形成計画では、それをコンパクト・プラス・ネットワークと呼びました。それが、交流連携のダイナミズムを今の時代に体現する言葉だったわけです。やはり、交流連携のダイナミズムだと思いますね。

実は、昨年、一昨年頃、第二次の形成計画のフォローアップをするということで、交流連携のダイナミズムが、広域連携あるいはコンパクト・プラス・ネットワークがどのぐらい成果をあげてきたか KPI でやってみようという議論を始めたのです。何がいいかと聞かれたので、例えば、大学の交流連携なんかは

大学職員なのですぐに思いつくので、それでやってみたら、割といい結論が得られたので、他に何かないか、と言っているときに、コロナが出てきて、交流連携が止まり、世界の経済、日本の経済が未曾有の危機に陥ってしまったということがあって、KPI で検証するまでもないのではないか、ということがありました。

一方で、コロナで、Web 等、いろんな技術に慣れてきましたし、その変化も出てくると思います。先ほど、コロナは入れた方がいいのではないかという話がありましたが、それはまた考えていただきたいと思っています。

私の意見は以上です。

○司会（林企画部長）

ご意見をいただきましたので、お答えさせていただきます。

コロナの関係については大きく変わったという要素だと思いますので、本文のどこに書くかは考えまされども、背景みたいなところになるかもしれませんし、プロジェクトの頭のところになるかもしれませんが、そういったことが契機となつての議論だということが分かる様にしたいと思います。

重点連携プロジェクトと資料4との位置づけについて意見がありましたが、基本的な考え方としては、重点連携プロジェクトというのは、南海トラフの戦略会議だったり、観光のブロック戦略会議だったりとか、テーマがあって、それを横串で差すような、どこかが事務局として責任を持って、束ねてやるみたいなイメージのものを並べているつもりです。リニアについても、リニアという横串が入るのですが、各県がそれぞれやっているとか、モビリティのところも、各県にテーマが落とせなかったのも、そこは残しつつ、バラバラと並べているような形になっていますが、基本理念としては横串をしっかりと差すという気持ちはあります。

資料4については、地域の優良事例で、他の地域に参考なるものを並べてあって、ビジョン実現のために、色んな地域で参考にさせていただきたいというものを、基本的には各自治体からお寄せいただいたものを載せているという位置づけになっています。この重点連携プロジェクトと優良事例によって、ビジョンをどんどん進めていくということを考えていました。

まちづくりに関するところの視点が弱いということで、加藤委員からも末松委員からもご指摘がありましたが、まちづくりという観点、横串がさすことができるかどうかをちょっと考えてみたいと思います。だれが責任を持ってみていくのか、事務局のような推進主体がなくて、基本的には各自治体が担っていくことになると思うのですが、地域では、三遠南信とか広域連携みたいなことはやっていますので、全体を横串で見るところがないけれども、情報共有とかそういった程度であれば可能かなと思っていますので、やり方については、少し考えたいと思います。

リニアがいつできるのかということは、今回、行政の会議・計画というところで、基本的には2027年というところになっておりますので、一応、それを前提に工夫しながらやっていくという形になっている状況です。

いただいた意見をできるだけ反映させていただいて、次回、改めてお示しさせていただきたいと思っています。

○奥野座長

ありがとうございました。

林部長からまちづくりの話がありました。前にも一度お話したと思いますが、資料4に一宮市が出てきていますが、ウォーカブルなまちづくり、この地域は随分先進的な取り組みが行われています。一宮のこの取り組みは、一宮駅の市役所側、真清田神社の南側、あの一体のあまり広いエリアではないのですが、私は文章を書いたものを見ただけなのですが、取組みとしては、非常に優れています。規模は大きくないけど、全国トップクラスの取組みだと思います。

栄の錦2丁目も、全国トップクラスの取組みですね。この地域も岡崎のNPO法人が素晴らしいものやっています。あそこは、財政的に自立していなくて、岡崎市役所の信用が抜群なのだと思いますがほぼ100%市の予算でやっています。

多治見駅の西側一帯の取組み、これもどこの地方に持っていてもできる素晴らしい取組みですね。去年だったが、国土交通大臣表彰があって、大臣賞は石巻がもらったのですが、確か、審査員特別賞を出したという系があります。

この地域には、素晴らしい、全国的にトップクラスの事業がありますので、先ほどご指摘もありましたし、林部長のご発言にもありましたが、何か考えていただければと思います。

ありがとうございました。

(3) 今後の検討スケジュールと進め方

○奥野座長

それでは、今後の予定等について、事務局からお願いいたします。

○事務局（加納事業調整官）

次回の検討会につきましては、後日、事務局よりご案内させていただきます。引き続き、ご協力のほど、よろしくお願い申し上げます。

○奥野座長

では、最終とりまとめをよろしくお願いいたします。

本日の会議はこれで終了させていただきます。あとは事務局、よろしくお願いいたします。

4. 閉会

○司会（林企画部長）

本日も貴重なご意見を賜り有り難うございました。

最後になりますが、堀田局長から挨拶をお願いします。

○堀田整備局長

奥野座長をはじめ、委員の皆様方におかれましては、長時間にわたり活発なご意見をいただきありがとうございました。

今回、色んな意見をいただきましたけれども、整理の仕方をもっと工夫する必要があるのかなと思っています。今日、皆さんはかなり優しくご発言いただいたと思っています。言いたいことも、もっとあるんじゃないかなと思っているのですが、例えば4章と資料4のつながりについては、僕が見てもよくわからないところがあるぐらいで、重点連携プロジェクト自体は主体がはっきりしていて、なおかつ、

実際に実行できることをしっかりと書こうということで、整理したものになっています。

一方、資料4の方は3本柱で書いてあるということがあって、先ほども指摘がありましたが、カーボンニュートラルが色んなところに飛んででてきているというのはそういうことなのですね。もう少し、各プロジェクトのマッピングというのをしっかりやった方がいいのだろうなと思っています。そうすると、例えば市町村の方が、自分のプロジェクトがどんな効果があるのかと見た時に、ここで、防災、スタートアップ、観光、カーボンニュートラル、ネットワーク等、他にもあるかもしれませんが、そういうところに効いてるということが、見てわかるような気がするんですね。

また、他の自治体は何をやっているか、プロジェクトのテーマとマッピングを見て行く事で、かなり分かり易くなるのではないかと思いますので、参考にするのであれば、そういう整理の仕方もあるだろうと思っています。

また、非常に貴重な意見をたくさんいただいたと思っています。

その中でも、加藤委員の「多様な人が参画するイメージ」は、すごく大事だと私も思います。スタートアップだけではなく、まちづくりにしても観光にしても、そういったことになっていくと思うので、我々としてはそういうつもりで書いているつもりなのですが、それがきちんと伝わるような書き方ができるかどうか、ご相談しながら考えさせていただきたいと思います。

末松委員からは、コロナの話ですね、これについてはしっかりと記述の仕方を考えないといけないと思うのですが、世界観が変わった世界的なイベントであったことは確実なので、デジタルだけではなくて、医療技術の問題も含めて、我々の最先端の技術のあり方も全てひっくりかえってしまったんですよね。mRNA ワクチンも基礎技術を持っているのに全然作れなくて、後追いになってしまったという反省もあるわけで、それについては、政府をあげてキャッチアップしようという動きがあります。

そういったことが、地域にとってどういうことになるのか。各地域で医療企業、医療産業に対する支援の仕方が変わってきていますので、こういったことも、実はしっかりと考えないといけないと思いますので、もう少し勉強してそういったところを書き込んでいきたいと思っています。

内田委員からもご指摘のあった重点プロジェクトと自治体プロジェクトの関係は、マッピングの仕方を考えて、見せ方を考えていきたいと思っています。縦軸と横軸があるとするとすれば、縦軸に個別プロジェクトがあるとすれば、横軸につなぐみたいはコンセプトのイメージがあると思っています。

私がこちらにきてずっと言っていることは、「つなぐ」という言葉と、「ことづくり」というのはすごく大事だと思っています。

我々はモノをつくり、サービスを社会に提供するのですが、それで終わりじゃないよねと。それを通じて、社会をどのように良くするかというのは、モノではなくてコトなんですよ。幸せになることでもあるのです。幸せはモノではないので。

そういう意味でも、「コトづくり」は大事だということと、「つなぐ」ということは、関係性をもたせて連携するということなので、まさに、重点連携プロジェクトの肝でもありますし、各自治体のプロジェクトが単独で成立しているわけでは実はないと。一生懸命頑張ってくださいと、横にどうつながっていくか、コンセプトでどうつながるか、社会全体でどう効果をあげるかとか、そういうことを、僕らはもっと意識するべきだと思っています。そういうことがもっと分かるように整理できればよりよいものになると思っています。

いずれにしても、各委員からも、我々の取り組みについて高い評価をいただきありがとうございました。

特に企画部長、各事務所長がかなり足を使って対話をして、プロジェクトをまとめてきたことに対し、高い評価をいただき感謝申し上げます。もっと、歩くべきかなとも思っていますけれども、是非、応援していただいて、一緒に作っていくという意識で今後も望ませていただいて、第6回はもう少し違った形での打ち出しをさせていただければと思います。

ありがとうございました。

○司会（林企画部長）

ありがとうございました。

なお、本日の議事録につきましては、各委員へ確認後、中部地方整備局のホームページに掲載させていただきます。

以上をもちまして、第5回 中部圏長期ビジョン検討会を終了させていただきます。

本日も、長時間にわたりありがとうございました。

以上