



第2部：パネルディスカッション

[司会]

それではさっそく第二部パネルディスカッションに入らせていただきます。パネルディスカッションは壇上にお見えになります5名の先生方をお願いしております。

ここで先生方のご紹介をさせていただきます。

・コーディネータ

奥野 信宏 先生（名古屋大学副総長）

・パネラー

谷 一夫 先生（一宮市長）

木曾川連携事業を中心とし、特に交流連携の視点からお話しをいただきます。

谷岡 郁子 先生（中京女子大学学長）

市民参加、あるいは環境と言った視点からお話いただきます。

辻本 哲郎 先生（名古屋大学大学院教授）

地球環境工学を専攻されていらっしゃる特に防災安全や環境、グランドマネージメントと言った視点からお話いただきます。

松岡 和良 先生（社団法人中部経済連合会常務理事）

産業界を代表いただきまして特に中部の国際強化力の視点などについて具体的な企業の動向などを交えてお話いただきます。

以上5名の先生方に中部の課題、中部の将来あるいはP・Iに関するご提言と言ったことに関しましてご討論頂きます。それでは、コーディネータの奥野先生、よろしくお願いいたします。

[奥野 先生]

皆さん、こんにちは。先ほどは水谷先生の方から社会資本整備を巡る財政状況の問題、それから整備の重点化の重要性、パブリック・インボルブメント（P・I）の必要性や国民の無関心の問題、中部に社会資本整備をする事の我が国にとっての意味、大変良いお話を頂きました。

今世紀の日本の活力や中部の活力、生活魅力はこれからの社会資本にかかっていると思っております。社会資本をどう整備していくか、利活用をどう図っていくか、使い勝手がよくてコス

トが低いものをどう実現していくかが大切だと思っております。過去半世紀の日本経済の発展は大変なものがありまして、日本の各地域は、中部もそうですが、巨大な経済圏に成長しております。日本全体と同時に中部地域にこういったニーズがあるかということをはっきりとらえる事がこれからの社会資本整備に必要な訳です。ニーズの把握とともに、地域に対して事業の理解を求めるという意味でもP・I・は非常に大事な事だと思っています。

今日お集まりの4名の先生方は各地域、分野を代表して頂いているわけですが、谷市長は一宮市長として地域連携の問題等々ご尽力していらっしゃいます。谷岡さんは環境問題への取り組みや、色々な市民参加のイベントをまとめられてる活動もされており中部に元気が出るように、名古屋に元気が出るように努力なさっているところです。辻本先生は防災の第一人者でありまして特に東海豪雨の時には御苦労なされました。また、現在は地震対策の問題などご活躍です。松岡さんはこの地域の産業競争力の強化に向けてご努力をなさっているところでございます。

今日は大きく3つのテーマを考えています。第一番目は先ほどの水谷先生の話も関係してきますが、この地域の特性、課題をどう考えるかと言うことです。二番目にこの地域の目指すべき方向、その中での社会資本整備の果たす役割についてです。三番目は社会資本整備におけるP・I・住民参加と言いますか住民の意見やニーズをあるいは地域のニーズを吸収し、理解を求めていく方法についてです。

さっそくパネルディスカッションに入って行きたいと思います。最初にこの地域の特性、課題について一般的のどうお考えになっいらっしゃるか、それぞれのお立場からご発言していただきますが出来るだけディスカッションの時間をとりたいと思っていますので、お一人8分程度でご協力をいただければと思います。それでは谷市長お願いします。

[谷 先生]

一宮市長の谷でございます。私の前任者は神田愛知県知事であります。私の本職は医者でございます。3年前に前任者が知事にさえならなければ私は市長にならなかった訳でありまして、大変な政治の余波を受けた一人と言うことになるかと思います。今日は私どもは中部の将来を目指すというような大変大きなテーマのシンポジウムにお招きを頂きました。実際先ほどの水谷先生のお話にもありましたように国も大変でございますが地方自治体も実は大変な状況でありまし



て自分の町をどうするかと言うことで頭がいっぱいというのが正直なところでございます、中部というような大きな視点でものを考えるというような事は、今まであまりしたことがない訳でございます。そんな人間がこのような場にお招きいただいてどんなお話が出来るかいささが不安であります、3年間の新米市長でございます行政も政治も本当に新米でございますのでその辺一つお許しを頂いてお聞き頂きたいと思います。

今日、私がここへお招き頂きましたのは、私どもの13の市町、愛知県、岐阜県を含めてであります。県境を越えて連携をしていると。それが非常にユニークであるということで評価をされて、その話を中心にやれと言うことでお招きを頂きました。その会は木曽川沿線濃尾連携の会と呼んでおりますが、当時の建設省であります、次世紀の地域づくりのモデル的な実践ジュニアをやってみないかというお話がありまして愛知、岐阜両県の13市町が参加をした訳であります。この事業の目的は情報誌「かわなみ通信」と言うふうに呼んでおりますが、この情報誌を発行いたしまして木曽川を軸にして官民一体となって尾張美濃の人と情報の交流を図ろうと、そして流域や施設をネットワーク化するなどの連携を図りながら国営木曽三川公園を初めとした施設などの資源に新しい魅力を吹き込んで木曽川沿線地域の活性化を目指そうと言うことにあるわけです。

木曽川沿いには沢山の国営木曽三川公園の拠点整備事業が進みつつあります。当地域の特徴といたしましては、名古屋市と岐阜市の間で木曽川を中心とした貴重な空間があるということ、又近くには歴史的な施設といたしまして犬山市には国宝犬山城、江南市には藤の名所の曼陀羅寺がございます。一宮市には桃花祭で有名な真清田神社、あるいは禅宗の妙興禅寺といったものがございます。各務原市には川上定奴が建立した貞照寺など様々な文化観光施設がございます。また、尾西市には三岸節子記念美術館がございますし、羽島市には歴史民族資料館が岐南町にも大松美術館、各務原市には航空宇宙博物館、犬山市には明治村といったものがございますし、シンボリックな施設といたしまして一宮市にはツインアーチ138がございますし、川島町には河川環境楽園がございます。また、江南市にもスイトピア江南といった資源が沢山あるわけでありまして、しかし、どの施設も色々企画を立てて集客を努めているわけですが、なかなか入場者が思うように伸びないところが多いというのが実体だと伺っております。もともと私どもの地域は木曽川の中流域にありまして木曽川が潤す濃尾平野の中でこのかわなみの治水利水とともに独自の環境文化、

歴史産業を形成してきたと言えるかと思います。いわば、木曽川を中心とした運命共同体と言えるわけであります。従来、治水、利水という言葉にありますように、川に対するイメージは治めるものあるいはそこを流れる水を利用するものということで堤防をはりめぐらし、ダムを作るということをやってきたわけですが、最近では親水、水に親しむという言葉が使われるようになってきて、むしろ川に背を向けるという従来の姿勢ではなく、川の方を向いて広く情報発信ができ、多くの既存の資源を活かして、この地域の魅力を再発見しようということでこの事業が始まったわけです。

愛知県側の7市町でございますが、一宮市、江南市、犬山市、尾西市、そして木曽川町、扶桑町、祖父江町でございます。岐阜県側の6市町は各務原市、羽島市、川島町、岐南町、笠松町、柳津町。この計13市町と国土交通省、愛知県、岐阜県、そして又民間が主体の木曽川連携クラブといったもので木曽川沿川において会を形成致しまして事業がスタート致しました。そして、平成12年の7月1日にかわなみ通信が創刊されました。お手元の資料の中にかわなみ通信をお配りしてございますのでご覧下さい。小型の新聞と言いますか情報誌でございます。年4回発行を致しております。最後のページ(6ページ)を開いていただきますと、そこに木曽川連携クラブというのが記載をしてありまして、会の主旨に賛同して一口3万円の年会費を頂いております。こういった企業の方々にご協賛を頂いております。このかわなみ通信は現在7号迄既に発行されております。一回の発行部数は30万部でございます。それが13市町のほとんどで各戸配布をされております。各市町の広報と一緒に配布するという形をとっています。又連携の区域外にも配りたいということで名鉄の主要な駅、あるいは名神高速道路のパーキングエリアといったところにも置かしていただいております。情報源としましては大変大きな物でございまして、市町発行の広報と一緒に着実に各家庭に配布されまして約80万人の方が目を通すということになるわけです。大きな媒体であるだけに内容にも大きな責任があることは事実でございます。記事の内容の問い合わせ先を知りたいとか、シリーズで取り上げております木曽川今昔物語の内容等についても解釈が少し違っているのではないかとかといったご意見もよく参るわけでありまして、俳句を作ったので掲載してもらえないかとかといったご要望もございます。かわなみ通信の発行以外では昨年の10月には木曽川連携講演会を開きました。あるいは郷土自慢観光物産展といったものも行っておりまして、この時には会員だけではなくて木曽川源流の木曽の11カ町村からも物



産を出展していただいております。こういったものについても大変好評でございまして是非またやって欲しいといった好意的な感想も寄せられております。

今後の課題として幾つかあげたいと思いますが、一つはかわなみ通信の内容についてであります。それぞれの分野で活躍されていらっしゃる民間の方を含めた編集会議で作って頂いておりますが、市町からはどうしてもこの記事は掲載して欲しいといったような要望もございまして、13市町のバランスをどうとるかが一つの問題となってきました。そして、もっと特色を出すために紙面に住民参加の手法を取り入れるとか、連携クラブ会員の情報発信コーナーを設けるといった事も必要かなという事を考えております。

二つ目は会の組織の事でございます。今まではどうしても行政主導とう状況で進められてきましたが、連携クラブ員の中から世話役をお願い致しまして、民間の方に会の運営にも積極的に関わっていただきたいということで、今積極的に準備を進めております。

三つ目は財源についてでございます。今は行政と連携クラブの方との半々くらいの負担で運営をしておりますが、もっと民間主体になるようにクラブ員を増やしていきたいと考えております。しかし、大変経済状況が厳しいのでなかなか思うように集まらないわけでありまして、もうしばらく国の支援を継続していただければと思っております。

四つ目には木曽川の上流部と下流部、もっと言えば源流域と河口部と言っていいかと思いますが、そういった所との連携を図りたいと考えております。連携の会は中流部で行っておりますが、もともと川の上流と下流は絶えず交流があったわけでありまして。木曽川では木材は上流で切ったものを筏に致しまして、河口の方に流してくるということをやっております、一本の川沿いには似たような文化が存在しているわけでありまして。一本の川の上流と下流の広い範囲の連携も必要であろうと思っております。

私どもの各公園の中にはサイクリングコースを作って市民の方に寄与しているわけですが、本当はサイクリングコースを全部つないで木曽川の右岸左岸で一周できるような数十キロに渡るコースができますと、ツール・ド・木曽川に発展していき、全国的にもアピールできるのではと思うのですが、なかなか今実現が難しい状況でございます。いずれにいたしましても、まだまだ地域情報紙が定着しつつある段階でありまして、課題は沢山ありますが今後連携の会をどう方向付けをしていくのか大変な大事な時期に入ってきていると認識しております。会の活動が地域にど

う関わっていくのか、何か求められているのか、どうしたら地域がもっと元気になるのか、市民の皆さんと一緒に知恵を出し合いながら頑張っていきたいと思っています。

最後に資料の中には一宮市の観光マップも配布してあります。地域連携と言うことで一宮市だけでなく周辺の市町とも一緒に作ったマップでございますので、ご覧頂ければ幸いです。どうもありがとうございました。

〔谷岡 先生〕

今、谷市長の方からかわなみ通信の説明をしていただきまして、私は改めて中部はなんと豊かな所だと思いました。と申しますのは裏ページ一枚めくっていただきますと郷土料理に挑戦「鮎ニユウ麺」と書いてあるんです。私は関西で育ったのですが、関西では鮎は塩焼き以外食べてはいけないものだと思いますので、うどんに鮎を入れてもいいという事が許されてしまうのは何と贅沢な事なのだろうと。一度是非これを食べてみたいと思いました。

先ほど水谷先生のお話もありましたが、ただ工業が進んでいる、あるいは先端的な世界企業が沢山あるとうような事ではなく、愛知県というのはある意味で海の幸、山の幸そして農業のバランスのとれた形であると。私が色々新聞やテレビで見たりまして永田町や霞ヶ関に腹が立つ度に何故愛知県は独立しないのだ！と思う事が多いのですね。おそらく独立して一つの国家としてやっていけるだけの自然的な基盤、あるいは産業的な基盤もまたその伝統もあるのだと思っておりまして、ましてそれを中部地方と言うふうに捕らえると充分可能だろうと思っています。それなのに何故、東京や大阪に押されてしまっているだろうという話ですが、これから世の中をさまざまな分け方があるが1000年くらい持続する社会や文明をどう考えるかという事を仲間うちで研究しておりまして、今度報告書が出来るのですが、それをずっと考えていきますと地球のキャパシティーは決まっています。石油や鉱物資源を初めとして、それはリサイクルをやらない限り地球のキャパシティーは決まっている。これは日本列島だったら、日本列島は与えられただけということになる。中部は日本の中ではかなり良い部類だと思います。それに加えて生命資源のポテンシャルがある。生命資源のポテンシャルとは森林の木を切ってもちゃんと植林をして手入れをすれば何十年後には家が建てられて、材料に出来るだけの木がある。あるいはその森の中で木の実等が食べられるという意味での生命の資源、先ほど申し上げた鮎も一つの例。また、公用



的な物でおそらく21世紀や22世紀は昆虫の繊維を石油からの繊維に変えて、随分使っていける時代になるのではと科学者達も言っている。そういう意味では生命資源というのは実は再生可能な資源という事が言えると思います。再生可能な資源をどのくらい、マキシмумでもミニмумでも環境的におかしくなってしまうが、オプティмум、丁度良い加減で持続可能で使っていけるかどうかというのが一つのポイントだと思います。

三つ目、どういう要素が出てくるかという仲間内で様々な議論していて最終的に「人間力」だと言うのです。物づくりの中部だとよく言われていますが、物は勝手に出来るのではない、物はもちろん材料とか様々な物があるわけですが、その物を作るのは「人」です。この「人」というものが、物を作るのに相応しい実力、才能を持っていたから、中部地方はちゃんと物を作ってこれたのだと思います。物を作る事を考えてみますと、物を作るのは基本的に手です。これはどの時代になっても最終的にはどこかで「手」なのだろうと思っています。手というのは、頭に比べて私は馬鹿にしているではありません。頭って言うのはかなりいい加減な物ですし、すぐ忘れますし、曖昧にする。ピアノを弾いていると小さい時、小学校の1、2年の時やっていたソナチネを譜面に沿って弾き始めると、譜面は憶えていない、でも手が憶えてる。次のキーの所に手が自然にいつている。これは何かと言いますと、手にはある種の記憶があり、ある種の知性があるのかなと思うのです。手と頭と心とある意味、感性全体と言いますか、そういうものがあって手というのは体験しないと働かないところがある。ある種の感性と体験をそこから直感する。人が色々な知識を勉強して知ると言うことが出来るわけですがこれは、なかなか認識に至りません、ところが体験しての知識とは少し違うのです。例えばある人が非常に生物的に工学的に材料学的に数学的にある木の存在を調べることが出来る人だったとします。その人がその木から何か掘り出すことが出来るかと言うとまた別問題な訳です。おそらく、昔から仏師であったりするような人達、仏様を木から掘ったりする人達は、掘る前に木の中に仏様を見てしまっているわけです。ある意味で木から仏を掘り出すというよりは木から仏を取り出すと言ったふうに言った方が相応しいような作業をする事が出来る。これが、ある意味でいわゆる知識とは違う形で物を作る時に木を知っている。おそらくトヨタの多くの職人さんの中には車というものをいわゆる学者が見る目と違ってよく知っている。材料や金属というものを良く知っている、そういう事があるのだらうなと思います。これは何もやるにも最終的にはどんなハードウェアを作るかと、どのよ

うな社会資本を作るかとか、どういう形で皆が合意に達するかと言いましても、ようは全て人がやるわけです。

問題を作るのも人だし、それを解決するのも人です。これだけ日本に沢山の借金を作ってきたのも日本人という人だし、それを何とかやっていかななくてはならないのも人だと。そうしますと人間力、これからどうやって人間力を高めていくことが出来るか。一人一人の人間力を高めると同時にその人間達に活躍してもらわなければならない。資源の活用が必要のように人間資源の活用というものをどこまで最大限持っていけるか、おそらく日本というのは高度成長してきたのも決してそれほど大きな国土でもありませんし、それほど地下資源にも恵まれてもいない。そういう国の中で何故やってこれたのかという相対的な人間力というものの成果だと思っている。これからは、全て皆が欲しい物を国が与えることが出来ない。どうすればいいのか？そうすると企業も頑張ってもらわないといけません、いわゆる市民も沢山担ぎ出さないといけない。先ほどの谷市長がおっしゃった通りなんです。ところが、市民はすごく勝手に、給料もらっている人はこれをやってくれと言えやってくれるが、市民はボランティアなのでほとんどやってくれません。納得しないとやらない。自分が好きなことしかやらない。つまり、思いがないとやらないわけです。特に市民的な活動が出来る時間は女性が持っています。この会場に女性が少ないのはとても残念ですが、女性というのは勝手に我がままで、気がなかったら何もやらないわけです。その気になったら大変良くやるが気が無いとなったら何もやってくれない。結婚して何十年かたったらほとんどおわかりだと思えるのですよね。新婚で未だ惚れていた頃は頑張って毎日凄いおかずを作ってくれたりするのが、一定の時から、子供なんか出来たりしたら後はもう亭主はほったらかしなんていうのはまあある事ですよね。これは何かというと、女達あるいは市民というのは思いがないところでは何もやらない人々だと言うことです。

思いというものを作るものは何なのかと言うと、これは今日のタイトルのP・I・と関係があると思うが、納得したら、なるほどと思ったら、そうよねって感じたら市民は動きだすわけです。そういうつもりでやりだしたら、今の日本の世の中というのはまだそういう意味で、市民がこれからそういうふうになっていかなければいけないよねって言いながらシステムはそれを除外したところで組み立てられてきているので色々な障害物にぶつかります。そうすると、やりたくなくなってくる人がどんどん増えていく状況なのです。色々な人達が頭にきて、愛知万博の検討会議



もそうだったんですが、とりあえず集まって話し合ってみると、これからの課題が幾つか出てきています。簡単に言いますと情報の共有化というのがちゃんと出来ていないから認識が全然違うし、視線が全然違うんです。お互いの視線や視点、情報を共有化しないと一緒に話し合って皆の意見を聞いてみようなんていっても無理というのが一つ。もう一つは、語学的な問題。専門家は専門語をしゃべるが市民には専門語はわかりません。それから官僚は官僚語をしゃべり、責任を回避したような訳の分からない話になってしまい、なんやねんという事になってしまう。そうしますと官僚語も通用しない。市民の思いに乘せるためには市民語を皆がちゃんと使えないといけません。共通語を使っていけないといけません。それがなかなか出来ないわけですから、今バラバラになっている。このままで日本はいけないと思っている。だけど何をしたいのか分からない。歯車がきちんと合っていない。これを一つのうねりにしていくということになれば通訳だとか仲介者、また、その中でお互いに刺激があって、いわば酵素のような触媒のような要素をする人がおそらく必要となっていくのだらうと思っています。今はまだそういうものがない。ただし、全ての資源というのは中部には揃っていると思います。この人間力というのを資源として、いかにどうやって活用していくのが出来てくればこれからも繁栄があると思っています。

〔辻本 先生〕

中部というのは、山岳地帯があり、伊勢湾までずっと川を下ってきて、様々な地形があり、雪を貯めてその水を水資源として使ったり、エネルギーとして使ったり、様々な上下流の交流として生きてきた一つの文化の固まりであったと言える所だと思います。こういうところを河川工学という分野が、治水とか利水とか最近では環境を考えるとというような事をやっていますが、それに関わっている者です。今述べた人間活動のエリアを専門用語で流域と呼んでいます。最近では流域連携という言葉も市民に定着しているので決してなじみのない話ではないですがあえて申しますと中部というのは流域が非常にきれいな所なのです。山岳から雨や雪を集め、あるいは土砂を流して地形を作って長い間地域を作ってきた。それが中部の流域になるかと思っています。

この流域の中でどんな事が行われてきたかというともまた様々です。知多半島のような水の少ないところでも昔から水を引いて、立派な農業生産を挙げてきたし、電力を作って、都市や文明を支えてきた。これが流域であったと思います。ところが最近その中に陰りが出てきている

ような気がします。我々が活動する土地は広がってきた反面、洪水が土砂を流してきて愛知平野に土砂が堆積した所に人間が色々な活動をしてきたのですが、相当低い土地にも大きな資産を蓄積し、あるいは経済活動の中心にしてきました。

そういう所に人が住み着いて、あるいは電力の需要が非常に必要になって昔では水力発電、最近では火力発電から原子力発電と人間活動が様々に流域への負担を重くしてきました。こうした歪みが現れつつあると気がします。ただ中部は立派な流域に支えられているためにこうした歪みがなかなか健在化してこなかったのです。兆しは見えてきています。すなわち、このまま行くと人間生活の代表である都市であるとか田園地帯が流域全体を食いつぶすのではないかと危惧すら見える感じがいたします。それが環境問題になり、東海豪雨災害に見られた低平地、都市域の災害に対する脆弱性、意外ともろいものであるということとして実感出来ます。非常に豊かで思いやりのある流域に囲まれて我々は展開してきたのですが、少し苦しい所が出てきた。これは元々防災における安全性であるとか環境問題、特に生態系への思いやりだとか、そういうものはちょうど流域というもののキャンパスの上に人間が描いてきた、あるいはそういう素材の上に刻みつけてきたそのものの反映なのです。我々は、利便性の為に生きてきたのですが刻んできたことがそのまま裏腹に災害に対する脆弱性だとか生態系に対する思いやりのなさのゆえの環境問題としてあらわれてきた気がします。

流域という捉え方が中部の様々な問題に対して、非常に重要な視点かと考えています。そうであるならば、これからの発展の為に欠かせないのは流域という視点に応じた、すなわち山から土砂が流れて出来た地形の上に私たちは住んでいるのだと言うことを、またそれが様々な災害に対する安全性とかを規定しているということであれば、それを良く知り、その上に立った町づくりを今後していく必要があるという気がします。どういうことかと言うと水が流れてきて作った土地であると言うことと表層の地質がどうかと言うこと。このような事に我々は今まで以上に注意すべきです。特に近代文明の中で我々はそのような事は考えず、図面上に描いた行政区界に応じて、あるいは自分たちが開発したいところに線を引いて、強引に我責めしてきたという気がします。こういうことをいつまでも繰り返していたのでは、これからその上に更に物を築いて持続的に生きる事は非常に難しいのではないのかと思います。

中部地区は東海豪雨災害が表すように水害に対しても非常に現在、脆弱です。それから東海地



震の西の一つの領域でもあります。もう一つは軟弱地盤の上に立つ物であり、我々がむやみに水を汲み上げる事は正に文字通り地盤沈下をもたらすものです。我々の住んでいる基盤そのものをじっくり考えた生き方を今後やっていく必要があるという事をこの地域の捉え方としてお話ししたいと思います。

それから、流域という良いまとまりがあるために多分中部、特に愛知は独立国に等しいようなものに育っているわけです。それが良いか悪いかは非常に難しいところです。この地域が何でも自分で生産できて何でも自分で消費出来るという事は非常に素晴らしい事かもしれないけれども、これが今後の生き方から考えると必ずしもそうでない。これからは様々な所と運命を共にしながら生きるというのが重要な観点です。現実には名古屋地区は自分たちが何もしなくても、東海道本線、新幹線、東名、名神高速道路が出来たし、東西の通行の中心として、我々が努力しなくても出来た社会基盤を持ったわけですが今度はそれに対して貢献や恩返しをしなければならない。地域と地域がお互いギブアンドテイクであるということを忘れては、これからの視点として欠ける所があるという気がします。中部のこれからの発展のためには、中部が独りよがりの収支トントンではなく相手に頼る事や尽くす事を大事だと認識することが重要かと思います。

〔松岡 先生〕

私に与えられましたテーマは中部の産業競争力の強化という視点から見た社会資本整備の現状と今後の課題、言い換えれば国土交通政策に対する期待について、発言させて頂くことかと思えます。先ほど水谷先生のお話にもありましたように日本の発展は中部が支える。その為に何が課題で何が必要かという視点でお話します。まず現状ですが3つの点に絞ってお話します。

21世紀の一つ目のキーワードは交流と連携かと思います。当地域は国内外との交流と連携を促進させる事によりまして当地域の総合的なポテンシャルを向上させて中央日本広域国際交流圏を形成する事を期待されております。そこで具体的には今官民を挙げて取り組んでおります2005年の中部国際空港の開港、万博の開催を当地域の更なる発展のベースとすべく成功させる必要があると考えております。残されました期間は3年です。中部の空のゲイトウェイであります中部空港、1500万人以上の来場者を見込んでいます万博にとりまして、幾つか重要な点はあると思いますが社会資本整備の視点からいくとアクセスの確保が正に事業の正否を決める最重

要課題と認識しています。

2つ目のキーワードとして大競争時代というのが挙げられると思います。中部は製造品出荷額で全国の約4分の1を占める日本一のモノづくり圏であります。しかし、最近10年の中部5県の製造品出荷額の推移を見ても既に1割程減少しております。当地域におきましても製造業の海外移転の空洞化が現実に取り始めております。また、2000年度上期の日本の貿易黒字が前年同期に対して43%も減少したということからしますと我が国の黒字体質にも変化が起きてきています。よって国内既存産業の国際競争力の維持、強化は待ったなしの状況にあると思っています。これに対して、一つ物流の視点から当地域の幹線道路ネットワークの状況を見ますと東西軸であります東名、名神高速道路はほぼ慢性的な渋滞の状況にある。南北軸であります東海北陸自動車道は残念ながら全線開通に至っていない。また、名古屋都市圏におきましては交通渋滞、それによる道路環境問題等が発生している状況にあります。また、海、空のゲイトウェイである港湾施設機能、航空貨物の取り扱い機能が背後圏の経済力、生産力にまだまだ見合っていない。例えば航空貨物を見ると輸出の約8割、輸入の約7割が東西の空港に逃げられておりまして、荷主にとっては物流のコストアップにつながっております。従って、物流分野における国際競争力の強化に向けた対応が急務であると思います。また、産業の空洞化に対しては当地域も国際分野に対応した産業構造への転換が急務となっております。既存産業の高度化、あるいはベンチャー企業の育成、当地域も内外から人材、研究機関、産業の誘致をして情報産業、環境産業、新素材、バイオ等の国際的な拠点として今後日本の経済をリードしていくとともに自立的な地域社会の形成を目指す必要があると思う。

3つ目のキーワードは辻本先生のお話にもありました安全と環境かと思います。当地域は東海地震の発生も心配される所でありまして、ついこの前の東海豪雨の被害、あるいは昨年一昨年と2年続いた渇水の被害も起きております。安全で安心して暮らせ、産業活動が営める社会資本の整備が必要であると思っています。

今話を要約すると第1に2005年の空港開港と万博を成功させる。第2に産業の国際競争力の強化に向けたインフラの整備を推進する。第3に世界をリードする産業技術の拠点づくりを進めよう。第4に安心して暮らせ産業活動を営むことが出来る地域づくりを進めるということです。



[奥野 先生]

皆さん、交流や連携という観点から中部の特性、課題等をお話頂いたと思います。辻本さん、流域を一つの一体化と考えることは非常に大事かと思えます。名古屋圏で伊勢湾を考える懇談会、市議会などが沢山あるが、必ず岐阜をいれるか飛騨までいれるか問題になるが、私は、伊勢湾は河川の流域圏も含めて全て一帯だと思えます。アメリカの東部の方では水の流域マップがあり小学校の壁に貼ってあり、流域が一体化なんだという意識を高めるようなものがある。そういったものの取り組みは日本にはないのですか？

[辻本 先生]

国土交通省で流域マップは作られてはいますが、ところが流域というものは非常に難しい問題です。例えば名古屋市はどこの流域なのだと考えたとき、堀川の流域であり庄内川の流域ではないとしますと名古屋の水は庄内川へポンプアップ出来ないのかという難しい問題も出るので。そう意味で流域はもっとおおらかにとらえて、この地区も木曽三川の流域というよりも伊勢湾沿岸域も含んだ、海岸も含むような、おおらかな流域マップを作り、是非考えて欲しいと思えます。ところで都市計画を考えている人達に流域圏が大切だという話をしたとき、それも一つの行政界であるという感覚でしかない反応が返ってくることがあります。そこが寂しい所です。

[奥野 先生]

そうですね、伊勢湾が話される機会は多いのですが、沿岸を考える人は沿岸だけを考えて、河川を考える人は河川だけを考えるし、なかなか一体感が出てこない。伊勢湾と河川の流域圏を一体化して考えるということがもっとあると良いと思うのですが。谷市長、13市町村の木曽川連携の話は、まさに、河川に沿った連携で興味深いわけですが、社会資本の利用、例えば、病院、公民館、ホールなどについて連携しながら建設し、利活用を図るというような事は進んでいるのですか？

[谷 先生]

今、市町村合併ということが全国的にも大きなテーマになってきていますが、私どもの地域でもぼちぼち言われるようになってきております。しかし、行政側は比較的慎重であり、合併とい

う具体的な言葉を出す前に、連携してやれる事は出来るだけ連携して、住民の利便性の向上につなげようですとか、あるいは行政コストの削減につなげようという事で、例えば図書館を周辺の3市3町でお互いに住民の方が自由に使えるようにしようですとか、プールなどの施設は他市町の方にも使えるよう区別や差別をなくそうなど、広域的な行政は徐々に進んでいる事は事実です。

[奥野 先生]

国土審議会が第5次の全国総合開発計画であるグランデザインを4年程前に発展して、現在、次の国土計画の基本的なあり方の審議が始まっているところですが、社会資本の利活用が大きなテーマになっています。あらゆる市町に病院、ホール、図書館などをフルセットで揃えるのではなく、各地域が分担して整備し、利活用のためのアクセスを整備していこうという考え方があるのですが、その場合、問題になるのは、そういう場合各地域連携が難しく、首長さん達は、あなたの所にこれは建ててくれ、自分たちは使わせてもらうから、というようにはお考えにならず、全部自分の所に欲しいという事になってしまいがちですが、連携をどうするのだという問題になりませんか？

[谷 先生]

それは突き詰めていけば首長さんの考え方や性格に帰着するのではないのでしょうか。人それぞれの事情や性格の違いだと思います。

[奥野 先生]

連携を進めていかなくてはいいけないですね。社会資本は作るばかりが能ではなく、どう使っていくかが大事だと思います。

谷岡先生、連携、交流の問題で、人の問題に触れられました。思いがないとなかなかできないということですが、中部圏の人達の思いの特徴は何かあるのですか？

[谷岡 先生]

他で経験がないので分かりませんが、基本的にパターンから外れるのが下手だと思います。東京圏、関東圏は非常に大きな所なので少々パターンから外れても、必ず仲間がいますし、職業的



にもクリエイティブなアーティスティックな職業なんかが結構、僭越しえたりするものなので、パターンから外れた人達がそれなりに色々な活躍が出来ていくんです。大阪は吉本に代表されるようにある意味でいつでも人を笑わす。人を笑わすとう事は少し決まり切った状態からずらすという驚きがいわばおかしさを生み出すということと深く関わっているので、驚かすとうことで色々な面白さみたいな物を追及する。どちらかという学校でも人気者は、スポーツが出来たり勉強が出来る子ではなく、一番面白い子が人気が出たりするのです。パターンはずしをやっていこうという力が色々な所から働くわけです。中部はパターンはずしというものに対し、有名な愛知の管理教育例もありますようにパターンから外れることを嫌う状況がある。そういうところが少しネックになるのでは。新しい事を何かおこしていこうということになると、これまでのパターンから外れないと、あるいは新しい方法論を作っていけないと、新しい視点を作っていけないと、おこっていけないわけです。これを出来る人は少ないと感じてます。

〔奥野 先生〕

大学で教師をやっておりますとそのところが一番難しいところなのですが、中京女子大は何かやっていらっしゃいますか？

〔谷岡 先生〕

はい、やっています。まず、入学式で雛壇がないとか、大学の校歌が無い代わりに皆で中女音頭があり皆で踊りまくっている。4月は私はファッションに非常に凝る。それは新しい学生が入学した時に学長がこれでもかと面白い格好をすると、あれも許されるのか、これも許されるのかなどのある種の枠外しを徹底して色々な形でやります。

〔奥野 先生〕

それは、面白いですね。なかなか大学教師はそういう事が出来ないですよ。

〔谷岡 先生〕

これは一人では決して出来ないことで、色々な人達がいかに多様に集まるかとうことなのです。

ここの部屋で言うとセーターで来ている方が非常に少なく紺やグレーの背広がすごく多いわけです。新しい物を作ろうとするとかなり女性が出てきて、色々な色が出てきて色々な格好が出てくるというのが大事なのです。一人で別パターンというのは作りだせない。ある意味で今までラインで区切ってきた事をゾーン化する事が必要なのです。

今まで国土の事を考える上でもそうですが、ラインで区切りすぎたなと思うのです。もう少しゾーンというか曖昧な所で、「辺」と呼んでいます。例えば海辺とか川辺とか呼んでいます。今、流域というのが盛んに出てきているがこれは水辺だと思っている。この「辺」の部分が自然からみても生態系で一番生物が多種多様に出てくるところ、一番活力が有るところなのです。同時に「辺」というのは実は人間と自然の交流も元来一番行われてきたところなのです。沿岸漁業や山辺で里山に入りながら一方で農業をやってきました。「辺」というのは非常に人間の活動が行われてきて、自然とも交流してきた、と同時に人間同士も文化的に集まってきたりした。これを分割して行って、そういうところで線と線の間で切れて、どこかでつながらない。いわゆる、多種多様な人たち、多種多様なものというのが、接点を持ちにくい状況から「辺」状態がつくっていけない。そうするとハードウェア的には「辺」が必要だと思うのです。

去年、藤前干潟からと海上の森から、数百人の人を集めて、両方から歩き始めて、北区で夕方会うという企画で、20何キロづつあるのを歩いてきました。下見も何度もやりましたが、一番困ったのは右岸から左岸に行けない。というのは、自動車が多すぎ危なくて、土手を両側から車が走ってくるので渡れない。国土交通省さんがせっかく一生懸命川辺に今人々がもう一度、水辺になじむことができるようにとやっていたら、実際には水辺にはいけないのです。川の所へ行くということができない。これも遮断されている、これは、線で区切ってきた行政の問題だと思うのです。もう少し、これからは「辺」ゾーンなものを考えていく中で、国土を考えていく必要があるかなと思いました。そうすると人々の交流も変わってくるだろうしパターンも変わってくるだろうと思います。

[奥野 先生]

堤防道路は難しいですね。車で走る場合、信号がないからついスピードを出してしまします。それが住んでいる所と川辺とを分断してしまう。堤防に穴を空けてしまうと堤防になりませ



んし。松岡さん、先ほど社会資本整備、特に国際博、中部国際空港、名古屋港の活用での社会資本整備について最初にお話されましたが、例えば中部国際空港、名古屋港などでのアクセスとしての社会資本整備は今何か問題だとお考えですか？

〔松岡 先生〕

その部分は二回目の発言で申し上げようと思ったのですが、良い空港にする、万博が開催されることにより内外から大勢の方がお越しになるのできちっと会場までスムーズにご案内できるようなアクセスの整備が重要ということで申し上げました。

〔奥野 先生〕

その点については次のテーマの所でもう少し詳しくディスカッションしたいと思います。

次は今後の中部のめざすべき方向性、その中で社会資本整備はどうあるべきかという事を中心にお話頂きたいと思います。これも、お一人8分程度でお話願います。

〔谷岡 先生〕

先ほど殆ど言ってしまったので付け加えることはないのですが、私は日本というのはぼかし、にじみ、かすれを大事にしてきた、そういった美意識を持ってきたのではと思っています。例えば書道一つにとりましてにもにじんだり、かすれたりすることにより、それ自体に味があると感じる。その境目を陶磁器等で大事にしたり。こういった美意識はなかなか無いもので、例えば字の印刷から考えると、いかに境界線をはっきりさせるかと言うのが基本的な欧米の趣向であったのだろうし、にじみやぼかしを楽しんだりするのはおそらくとても日本的意識の一つではなかろうかと思います。これは日本の里山の雑木林の景色が真っ赤になったり、グリーンになったりするというよりは、色々な色の混在状態があります。そして、川辺であり、山辺であり海辺であると言うような「辺」というもの、どこから海なのと言われたら、引き潮の時と満ち潮の時と違うわけですが、そういう移り変わって、「この辺りよ」としか言いようがない。この「辺」と言う物を大切にしてきた点があるのだろうなと思います。これが欧米の城壁で仕切った境界線を明確にして陸地が地続きであるために国境と言う物を明らかにして、とにかく線で区切らなければならない

いという状況の中で住んできた人達には少し自然観が違うのではと思います。明治以降、欧米の知恵をさんざんやってきた中で私たちは線で、例えば、ここが市街化調整区域でここが市街地などで線で随分区分切ってきたのだけれども、それが日本人に合っていたのだろうか、あるいは日本の地形に合っていたのだろうかとうことを感じる。もう少し「辺」的な存在を広くとっておけば、例えば川のぎりぎりの所で無い所に堤防を置いてもっと「辺」の状の部分沢山とっておけば、東海沖地震の時にすぐにそこが満杯にならなくなってということではなくて、ある種「辺」による吸収みたいな物がありえたのかなとうことを感じるわけです。「辺」の使い方と言うのは日本人が非常に上手にやってきたもので、これを明治以来下手にやってきてしまったなと思います。我々はもう一度国土とう物を感じるのであるならば自然にとっても「辺」的な存在。活性化された生態系と言う物が生み出せる状態。そして、人間と自然という物が本当にある意味で交流できる「辺」、そして、人間と人間が交流することが出来て、そこに祭りだとか文化だとかあるいは潤いというものが生み出せる「辺」。こういう物がハードの中に組み込まれていく事がすごく重要なのでは。言ってみればにじみだとかかすれだとかの日本人が得意としてきた分野を国土作りの中でどのように考えていけるか。私は素人だからこんないい加減な、無責任な事が言えるので、実際にやらなければならない担当者にとってみれば、とんでもない奴だとお考えかもしれないが、とんでもない発想を時々やってみることによってある意味でパターン化した発想から抜け出ることが出来るかもしれないという意味で、敢えて言っておきたいと思います。

[奥野 先生]

ありがとうございました。辻本さんお願いします。

[辻本 先生]

めざすべき方向と言うのは先ほどから何度も出ている課題ですが、安心、安全。河川で言えば、治水、利水、それに加えて環境の問題が対等してきたと考えられていますが、地域の問題も全てそうです。安心、安全が一つある、それから地域の利便性、あるいは収益性、活性化がもう一つの柱としてあって、もう一つは環境と伴に生きる。あるいは自然と伴に生きるという3つの柱が非常に重要になってきています。こういう事を同時に求めるものは矛盾だなと思いながらも一生懸



命やることが今後の非常に重要な視点です。どこからどこまでが治水で、どこからどこまでが利水で、そこから先が親水であったり、生態系保全であったり、正に線引きというのはおかしな事で、その部分がうまくオーバーラップするような施策を考えていくことが重要かと思います。この中で、先ほどから何度かお話ししましたが流域圏という考え方が、それをひょっとしたら助けてくれるのではないのでしょうか。川も川と考えるのではなくて、もっと広く捉えるのです。川が氾濫して地形が出来てきたわけですが、氾濫源がどこまであるのだろうか。山に降った水はどんなふうに川に集められ、あるいはそのまま町の中に流れてくる水もあるかもしれない。流域という地形であるとか基盤を代表する物として頭の中に入れながら地域開発であるとか、その上での人間活動と言う物を考えていくのが一つの解決になると言うことで流域圏を提唱しています。この流域圏というのは環境にとっても非常に優しいと言うことを言ったのですが、環境の問題ではよく循環というのが問題となっています。循環と言うのは一つの施策としてリサイクルみたいな物に置き換えるわけですが、これが決して良い物だと思いこんでもいけないということを一つここで言う必要があると思います。何かというと、例えばゴミをリサイクルして新しい資源とすることも非常に重要な考え方ですが、もっと大きな目で捕らえて本当にそれで大丈夫なのと言うことがあります。例えば、流域や水系では上流に降った水が徐々に川の上から下へ流れていくわけですが、これを無理して下から上へ流そうと誰も考えないわけです。すなわち、我々を使用した水を下流の最後でもう一度飲料水として飲む位の綺麗な水にしてもう一度上流まで運んでやる、これはまさに水系のリサイクルなわけですが、そんな事をしようまくいくわけがない、なぜなら、様々な所で矛盾が出てくることはきっと考えたらお分かりでしょう。リサイクルはいくらお金がかかってもエネルギーを費やしても環境が大切だからリサイクルをすべきであると思いがちです。この大きな間違いがどこにあるかは今の事で分かると思います。水系に降った水を一番下で我々が使用した後、非常に綺麗にして、山の上までもう一度持っていくという馬鹿馬鹿しさというのはきっとわかんと思います。すなわち、流域のイメージは上から下へ、例えば重力の法則により流れてくるという非可逆過程なのです。我々の全ての物には命があって、そういう一つの大きな流れがある、循環というのはある意味ではスパイラルなのです。スパイラルというのは渦巻きでそれが一つの螺旋階段なのです。例えば川は循環性を持っているというのはスパイラルに水が流れている。水が上から下へ一気に流れるのではなくて、それが落ち葉を流して落ち葉を

川辺の様々な所に残してそれを生物が食ってと言うふうに循環しているのだけれど、実はスパイラルで一つの非可逆的な方向に流れているんです。これを大事にした循環と非可逆の認識というのが大事かと思います。ただし、可逆的なものも様々な有るわけです、川の環境というのは川に植物が生えても、又出水で流されて、そのあと又生えてきて昆虫が出てくるなどと言うような可逆性もある意味では残っています。その辺りの可逆、非可逆それから循環ということをしっかり考えたマネジメントが大切だと思います。マネジメントも、今までも我々、開発とか建設とかでは、一生懸命考えて企画し計画し設計して施工し事業を実施する訳です。これだけやれば全てできあがったと考えていたのですが、今のお話ししたことを考えると必ずしも出来上がっているわけではなく、それは維持管理しなくてはならないし、あるいは周りに非常に迷惑をかけているかもしれない。その所でもう一度その効果であるとか与えた影響をしっかり考えるというような物の進めていく流れ、すなわちマネジメント手法を作らないといけません。何かというともう一度もとに戻る、そこで自分たちがやったことをしっかりモニターして効果が出たかどうか、あるいはよそに迷惑をかけていないかどうかをきちんと調べて、チェックした後、必要あれば、フィードバックする。すなわち再企画をやり再設計をし、再事業をやると言うような繰り返しが非常に重要です。これを最近の言葉でアダプティブマネジメントと呼んでいます。適応的とか順応的とかという表現で呼んでいます。順応的にマネジメントしていく、すなわち様々な国土に関わる施策あるいは事業を行っていくときにはいつでも効果なり、あるいは影響をモニタリングして再度次のステップに進む、あるいは繰り返して改めるというふうな計画における可逆性をもたなければならぬ気がします。

私の言いたいことは、めざすべき方向として一つは流域圏という視点で様々な施策を行っていくこと。もう一つはその事業としての管理に、アダプティブマネジメント、すなわちフィードバックを入れて、いつでもチューニングできるような仕組みを作って進めていく。この2点を今回の発言で提案したいと思います。

〔奥野 先生〕

どうもありがとうございました。松岡さん、先ほど先走った事をお聞きして恐縮に思いますが、目指すべき方向、社会資本整備についてお願いします。



[松岡 先生]

先ほどほど申し上げました現状を踏まえまして具体的に国土交通政策に期待をしたい事、お願いをしたい事について、発言をさせていただきます。

まず、先ほど奥野先生からお話ございましたが2005年の中部空港の開港、万博の開催というナショナルプロジェクトですがこれを成功させるために社会資本整備、インフラの整備という観点からいきますと、アクセスの整備というのが非常に重要な事であると思います。残された期間が後3年でございます。各地で道路の工事を始めていただいておりますが第二東名、名神、あるいは東海環状といった道路、H S Tという新しい乗り物である東部丘陵線といった公共交通機関につきまして、なんとしても空港の開港、あるいは万博の開催に間に合うように整備をしていただいて、きちっとお客様をお迎えできるようにして欲しいと思います。

それから産業の国際競争力の強化という視点でございますが話は少し変わりますが、私どもの中部経済連合会では毎年、愛知、岐阜、三重、静岡、長野の5県の会員さんと会員懇談会を開催しています。これは会員さんからのご意見ご要望をお伺いする場なのですがこれに出ておりまして、圧倒的に多いのが道路の整備の話でございます。中央の方では道路はこれ以上必要ないのではないのかというような話もあるようにマスコミ報道で聞いているが、地方にとりまして道路はまだまだ必要であるとう事の一つの事例としてご紹介をさせていただきます。具体的には慢性渋滞の状況であります東西の幹線道路であります東名、名神に加えて第二東名、名神の整備が必要だと思えます。それから、これは災害が起きたときのリダンタンシー確保と言う観点からも必要な道路かと思えます。それから東海北陸自動車道を一日も早くつないでいただき、環太平洋経済圏と環日本海経済圏の連携の実現も進めていかななくてはならない。

それから都市再生の観点から参りますと東海環状自動車道、名古屋2環を一日も早く整備して頂くことにより都市圏の渋滞解消、道路環境問題の改善、それと何よりももっと大事なことは道路特定財源等この道路を整備していただく為の財源の確保というのは大変重要なポイントであると思えます。又、安全で快適な交通社会の構築を目指しておりますITSの早期導入も期待されるところであります。2004年にはITSの世界会議が名古屋で開催されることになっております。是非、この当地域をITSの先進モデル地区にさせていただきたいと思えます。

また、陸から海の方に目を向けますと、今年、来年あたりから一度に6000本以上のコンテ

ナを積むことが出来る大型のコンテナ船が世界の基幹航路に就航すると伺っております。シンガポール、香港等の東南アジア諸国ではこの大型コンテナ船をなんとか自分の港に誘致しようと大水深バースの整備を初め、港湾の整備に非常に力を入れてやっていると伺っております。このような状況におきまして、名古屋港につきましては平成14年度の政府予算の中にマイナス16メートルの大水深コンテナターミナルの整備の予算を盛り込んでいただき、大変ありがたい事だと思っております。グローバルな大競争というのは大変なスピードで進んでおります。競争のスピードについていけないということはすなわち競争に負けてしまうということでありまして、企業も道路、港の社会資本整備整備の計画に合わせて、企業なりに設備投資等先をにらんで考えているわけです。ですから社会資本整備等一度やると決まったものは出来るだけ早くやっていただくということが大事な事かと思えます。従いまして、港の事務処理、ワンストップサービスの実現による事務処理の迅速化も非常に重要な事かと思えます。それから、空について申し上げますと、2005年に開港する中部空港は24時間空港でございます。是非このメリットを生かして航空会社、貨物取扱業者、関係行政機関といったものが一体的に整備されましたエアカーゴターミナルと申し上げますか航空貨物の取扱施設を是非作って頂きたいと思えます。伊勢湾は名古屋港、新しい空港、川越までもうすぐ繋がる第二東名、名神といったものが近いところにありまして、バランスのとれた物流拠点になりうる可能性を秘めております。昨年の省庁再編のメリットも是非活かして頂きシームレスでコストの安い物流が実現するように期待しております。それから、内外からの産業の誘致につきましては実現の為には積極的な企業誘致はもちろんのことインフラの整備とう事からいきますと進出の企業のニーズに叶う魅力あるインフラ整備必要かと思えます。例えば米国にウエストバージニア州があるが1989年今から14年ほど前に初めて企業誘致のミッションが日本に参りました。その後毎年のように知事さんあるいは州の上院議員を団長とするミッションが日本にきておりましてメーカーさんとしては1994年に日本特殊陶業さんが初めて進出されるなど、既に今日現在14社ほどの日本の企業がウエストバージニア州に進出したと聞いております。これも熱心な誘致活動の結果かと思えます。それから、地元の自動車メーカーが米国用に工場を造りました、聞いてみると進出した各州から道路、ガス、電気、上下水道はもちろんのこと税制面での支援、採用した社員の教育の面まで色々と応援があったと伺っております。



あと、安全と環境のことを先ほど申し上げました、これは辻本先生が専門でございますのが、例えば名古屋の庄内川を例にとりますと、東西の主要河川に比べましてまだ堤防の整備率が低い、そんな中で日本一の海拔ゼロメートル地帯を抱えている。この堤防の整備といったもの、渇水に対しても強い地域づくりが必要だと思えます。環境について言いますと資源循環型社会への移行が急務であるわけですが伊勢湾の臨海部に大規模なりサイクル施設、中経連では中部スーパーエコタウンという名前で提案をさせていただいていますがその他廃棄物の最終処分場の建設など、道路に始まり環境まで社会資本の整備が必要であろうと思えます。

〔谷 先生〕

私に与えられました切り口は交流連携ということでありますので、一宮市が独自に行っている連携事例を２・３ご紹介をして、地方の一自治体がどんな努力をしているかを分かっていたきたいと思えます。私どもの町では毎年５月のゴールデンウィークにリバーサイドフェスティバルというお祭りをやっております。大体１０数万人のお客様においでを頂いております。実は一宮市民が飲んでおります水は木曽川の地下水を利用してありまして、大変おいしいと皆さんに喜んでいただいております。おいしい水を供給いただいておりますのは上流部の皆さんのおかげでありまして、そういったことを市民に知ってもらい感謝をし、そして交流を深めようというのがこのフェスティバルの大きな目的であります。毎年長野県木曽郡の１１の町や村から大勢の方がお出でをいただきまして、木曽に伝わっております民謡などを披露していただいたり、そばですとか信州独特の物産を販売していただいたり、大変人気があるわけです。その中で昨年、これは初めてであります、「親子木曽川探検隊、遙かな水のふる里を訪ねて」と題しまして、木曽川の最上流部にあります木曽郡の木祖村にございます味噌川ダムの見学、地域の皆さんとの交流やカブトムシを捕ったり、天然林を散歩したりといった催しをおこないました。この時は約５０組の親子の方が参加されまして、大変一日を楽しまれたわけでございます。こういった交流がきっかけとなりまして、一宮の中心街で毎週開かれております朝市に木曽の方から参加をされるようになりました。又、一宮は花苗の生産が盛んな所でありまして、ある生産者の方が、寒冷地で栽培するのがいいのではないかとということで現在木曽の方と話を進めております。これはかなりの規模の用地を確保致しまして、そこに技術者を派遣しましてリンドウを初めとして１０数種類の苗、１０

0万ポットくらいを生産したいという計画でありまして、経済交流としての発展へと繋がっています。民間レベルの交流であります、どんぐりクラブというものがありまして、木曽川水域の飛騨川の源流にあります清見村と交流をおこなっています。このクラブは毎年清見村からどんぐりをもらい、会員の方がそれを育て、5月になると皆さんが揃って苗木を植えにいくと、そして又現地で炭作りをやったりバーベキューをやったりして地域の方とも交流をするといった活動をしています。この結果商店街の中に清見村のアンテナショップとして清見プラザというお店が常設をされまして、こちらも経済交流に繋がっております。

木曽川とは関係ありませんが、今から1500年前に、第26代の継体天皇が難を逃れて、一宮から岐阜の根尾村にお隠れになったときに、桜の苗木を一宮から持っていかれ、その木が薄墨桜になったという伝説があるわけです。市民グループの企画運営によります早春薄墨浪漫ウォークというのが行われております。今年で5回目になるわけですが全国から2000名を越える方々が集まり、年々盛大になってきています。今年からは新しく信長秀吉尾張野ツーデーウォークが開かれるようになりまして、北は北海道から南は鹿児島、40都道府県から2500人の方が参加をされました。このコースに関係された6つの市町がありますが、お茶やジュースの接待で大変温かく皆さんを歓迎されまして、喜んでお帰りをされたわけです。一宮市が発でそしてゴールとなったわけですが、200人以上の人が市内にお泊まりを頂きまして、お金を落として頂きました。大変一宮市としては有り難かったわけでありまして。地域の発展、活性化を考える中で交流連携という重要なキーワードがあるわけでありまして、スポーツや文化、歴史といった切り口が重要なテーマとなっています。そして、経済的な強化にも繋がるという事をお話し致しました。先ほど谷岡先生は市民に思いがないとやらないとおっしゃいましたが、楽しいという事が一番重要なことでありまして、このようなイベントにしる、ボランティア活動にしる、楽しいという感覚を持つ事が大変重要だと思っております。

話は変わりますが昨年一宮商工会議所が設立80周年を迎えまして、その記念事業として東海北陸縦断サミットが開催されました。「日本海と太平洋を結ぶ新たな地域交流軸を目指して」というテーマで、石川県の輪島市、富山県の氷見市、高岡市、岐阜県の白川村、高鷲村、関市、岐阜市、愛知県からは木曽川町、尾西市、稲沢市、刈谷市、半田市、常滑市等、21の商工会議所と15の商工会の代表が参加をされました。江戸時代までは大陸の文化や物資が川を利用して日本



海側から運ばれて、明治以降は逆に西洋の文物が道路を利用して太平洋側から伝わったという歴史があるわけですが、現在では東海北陸自動車道がこれらの役割を担う事になりまして、自動車道の早期完成に本当に大きな期待が寄せられていることを肌で感じました。特に先ほどからも皆様強調されておりますが、多くの関係者の方が東海北陸自動車道が南進をして、中部国際空港の重要なアクセスになるということに大変大きな期待をかけておられることを実感致しました。

話は又変わりますが、一宮にソニーの工場があります。ソニー全体の映像関連の中枢部がここにありまして、従業員が約1200名、年間売上が2000億円の市内で最大の企業であります。一宮は繊維の町として皆さんはご存じだと思いますが、平成の初めの一宮地方の繊維品の年間出荷額が2000億円でありました。それが外国からの安値攻勢に押されて現在は半分になっておりまして、1000億であります。関係する企業は何千とあるわけですが、束になってもこのソニー一宮の工場に全くかなわないという現状でございます。この工場は30年以上前に一宮に立地されたのですが、企業から見て一宮のように比較的地価が高くて、都市型の魅力はなんだろうかとお尋ねしたところ、東京から2時間で来ることが出来る。7時に出れば9時半には会議に間に合うということでございます。そして一時間以内に関連産業の集積がある、なおかつ物流にも好条件である。勤務する社員の人々も子供の教育や生活レベルの事を考えると、そういった面が充実した場所の方がいいので多少、地価が高くて大きな障害にはならないというお答えを頂きました。高度な技術を持って、少量他品種の特殊な製品を生産する企業の方が進出の可能性があるということでございます。私どもも少し自信を持ったわけでありまして、松岡さんが強調されましたように陸の物流はもちろんのこと、海、空の物流をもう少し充実した方がいいという希望があった事を付け加えたいと思います。

それから、先ほど安全、安心という事も皆様がお触れになっております。平成12年の東海豪雨では一宮市では年間平均降雨量の約6分の1に相当する297ミリの総雨量がございました。床上浸水が212棟、床下浸水が1544棟と大きな被害を受けました。これは私どもの市にとっては大変な事でありまして、苦情、要望が殺到するわけでありまして。本当は国土交通省の方に市民の方が直接言っただけでいいかなと思うのですが、多分そういった事は殆どなくて直接、市の方に苦情がくるという事でございます。40年前の地図と比較してみると、当時は本当に沢山農地がありまして、それらがダム動きをして保水の機能を果たしていた事が大変よく分

かるわけですが、現在ではその多くが宅地化をし、都市型洪水の原因にもなっているわけです。私どもは、治水計画に基づいて懸命な努力をしておりますが、なかなか追いつかないのが現状です。地域の発展には安全、安心の視点が本当に重要であるということを、一自治体の立場から重ねて強調したいと思います。

連携交流から少し話がそれましたが、最後になります。先ほどから万博の話も出ております。私も地元愛知の一首長と致しまして、万博が国土交通省のご支援によって盛大に開催されまして、成功に終わることをお祈りしたいと思います。

〔奥野 先生〕

今日は国土交通省の幹部の皆さん、多数お見えですが、清治さん、今まで皆さん交流連携という観点から社会資本整備の必要性について色々な観点からお話し頂いているわけですが、ご感想などございましたらお話ししたいのですが。

〔中部地方整備局長〕

基調講演の中でもこれから優先順位とか重点的にやっていく物をしっかり皆で意見を出し合って決めた物については効率的に出来るような工夫をしていかなければ、この財政事情から言ってなかなか厳しいというお話がありましたが、まずは先に愚痴を言っておきたいと思います。本来、社会資本整備は国の国力と経済の規模とか、国土の特性にあった適正な水準までなされるのが良いことですがそれに対して最近の財政事業と予算と言う事で言いますと、どうも景気と公共投資というのを直接結びつけて論じられる事が多くなっているような気がします。ケインズ経済学でいくのがいいのかどうかという感じになっているのが非常に残念です。というのも整備の水準が日本の国土とか中部の水準、生産性にバランスしているのかとうとこでいきますと非常にまだまだ心許ない所もあるのですが、その前に日本の経済が失速しつつあると言う事を非常にうれいしているわけです。この10年、失われた10年と言われていますがその間にも公共事業は沢山なされましたが、それによって国際競争力があるような、必要な社会資本がちゃんと出来ているのか、とか安全・安心基盤が十分な形になっているのかとか、ある時期にかなりストレスを掛けてしまった環境に対してもしくは歴史的な物に対して配慮が行き届いているかと言うと、残念ながら



らそこまで至っていないというのが実状でありまして、至ってないからこれからどんどんやらないと言う話をするとなかなか構造改革に対して抵抗しているのではないかなと言うふうに捕らえられるのは非常に残念であります、コツコツやっていかないといけないところがまだまだあると思っています。

実際例えば産業基盤になるような物はいつまでに何が出来るようになればいいのかと言えば、はっきり申し上げると、これは早く出来ていた方がいいのです。既にもう出来ていればもっと産業の空洞化を招かなくて済んだものもあるのではないかと思いますし、又安全基盤で申し上げますと一昨年の東海豪雨は後から気象的な分析をした結果いまだかつて無いような未曾有なものだと言われていますが物理的、気象学的には起こる可能性はあるパターンだと言われておりまして、これはかなり自然のバイオレンスが非常に厳しくなっているというのと、長期的には逆に水資源が非常に偏り、少なくなっているとうような大きな流れがありますが、そういう中で一般資産の被害とうのが水害の被害を大きく分けると公共施設の被害だとか例えば農産物の被害だとかを除いて一般の市民の方々がリカバリーに対して自らの投資をしなければならない部分の被害というのは過去の水害に対して圧倒的に高く、こんな水害はなかったというような被害を被りました。額としてもそれだけで6000億円から7000億円いってしまうような災害でした。それを何とか5年間で同じ規模に対しては切り抜かれるものにするためにかける予算というのは1000億円で満たないのであります。ということは、これも先に投資をしておけばこういう被害が発生しなかったというのが実際に分かっているだけに非常に残念でならないというのがあります。これは愚痴であります、とは言いながら今パネラーの方から色々頂きました定義に対して、若干コメントさせて頂きたいと思いますが河川も道路も空間と言う意味では非常に貴重な空間であると思っています。これらの空間については何か一つの機能を持たせれば良いのでなく、当然自然との調和の話もありますし、「辺」の話もございましたが、やはり全体として利活用、存在することに意義が有ると言う所をもっと明確に出していく必要があるのではないかなという気がしております。

例えば、河川は自然を対象として事業をやっているわけですが、その自然の営力を十分知った上でやっているかと言うところが可逆性、非可逆性の話が辻本先生からございました

が、残念ながら短期間のうちにやってきたというのがありますので充分把握できていないというのがございます。例えば川の中には瀬があって淵があってよどみがあってゆとりがあってそして、初めて豊かな生態系が成り立っているわけですが、そこを例えば京都の鴨川は逆にそういう変化をなくして都市の景観に合わせた川もありますが、実際はそういう変化があって川らしい川になるわけであります。それから水量にしてもその川を攪乱させるような変化があって初めて川になっていると言うことをようやく私たちも気がつき始めています。こういうこともこれからの整備の中で活かしていかなければならないかなと思っているわけであります。人間とか空間とか時間とか言うのはどれも重要で、それがついていて初めてバランスがとれたものになるという認識をしています。そういう意味でいきますと、トヨタの生産方式や看板方式は効率的に行われる方式になっている訳であります、その間にバッファゾーンみたいなものがあると、例えば水害で下請け工場が止まっても、全体が止まらないということになるわけです。そういうことを国土の基盤整備の中では考えていかなければならないのでは。トランジットゾーンとかバッファゾーン、これらについては谷岡先生からお話しがありましたが私なりに翻訳してみると基盤整備においてもそういうものがやはり重要ではないかと、その中で美意識とか国民とか自然に対する愛の意識をしっかりとベースにもって進めていくのがこれから求められるのではないかなと私なりに解釈いたしました。

〔奥野 先生〕

ありがとうございました。社会資本整備につきましては私も意見がありますが、局長からただいまのご発言の前半でかなりお話し頂きましたので、時間の関係もありまして、割愛させていただきます。皆さんが安全、安心の事に触れられましたが、時間がありませんので、辻本先生に代表してお伺いしたいと思います。次の国のグランドデザインの議論におきましても安心、安全は主要テーマなのですが、そういうことが主要テーマになるような水準に日本も達したというふうに理解しております。辻本先生は、東海豪雨の時には大変なご苦勞をされたと理解しておりますがその時のご経験も含めて、安心、安全、それから水の問題などについてお話いただけませんか？あまり時間が無くて恐縮ですが。



〔辻本 先生〕

ポイントだけ言いますと今まで治水として考えられてきた事だけではどうしようも無いと言うことが明らかになったということです。都市が災害にあってしまうと、局長が言われた一般資産債が7000億というとなんでもことになるというのは言ってみれば、そういう利用形態をやってきたから当たり前の事なんです、それをいつのまにか頭のどこかに忘れていたという事だと思います。水谷さんの基調講演の時もお話されましたが意外と河川の整備率が高くないと言うようなこと、現在のような非常に低成長な時期に社会資本投資が出来ない世の中で認識されたことは、もう少し違う我々自身の守り方があるのではないかと点なのです。いわゆる危機管理の思想といますか、それなんです。危機管理の思想というものは当然治水と補完し合うものであって危機管理をやれば治水はなくていいと言うものではありません。まず水が来ないようにするのが一つの治水です。一方危機管理というのは現在の安全度の状態でそれを越える外力が来たときにどう自分たちを守ってどれだけ損害を小さくするかということであり、その重要性が認識されることになりました。地震の問題と関連して申しますと、いくら耐震を進めても我々はその被害が免れない。そうするとどういうふうに都市を配置して、あるいは出来るだけ早く災害の事象を察知して我々がそれに備えるかという問題。これにそれぞれの様々な人が関わっているという認識が重要です。ただ単に今までのように河川管理者が堤防を作るというものではなくて、自分たちの都市共同体としてどう対応するかという、それは住民の人にとっては住民としての共同体であるし、企業としては、どういうふうにダメージをミニマムにするかとか、そういうような思想が非常に重要になってきたのではないかという気がしました。東海豪雨災害に1000億かけて激甚災害特別緊急事業というのをやり、外力に対して安全にすることを我々が認識したことは、むしろ流域の中で我々が住んでいる地域を災害をミニマムに出来る共同体にしようと言うことを始めたことにあったというように総括します。

〔奥野 先生〕

今日は社会資本整備と交流連携についてご議論を頂いているわけですが、最後に、これからの社会資本整備の中でP・I・パブリック・インボルブメントをどう進めていくか、助言を頂きたいと思います。おひとり2分くらいをお願いします。

〔松岡 先生〕

21世紀の国土交通のグランドデザインを策定するについて中部地方整備局さんでは、主要企業へのヒアリングとか有識者の懇談会とか独自の手法で進められようとしておられます。企業に対するヒアリングの実施は個々の企業の実状を把握していただいて政策に反映していただくという点では大変有り難いことと思っております。これは逆に中経連からのお願いであります。私も昨年11月おかげさまで50周年を迎えることができました。そのときに、21世紀中部の針路という提言をさせて頂きました。その中で万博、空港をベースにして次ぎの時代を担う産業の振興等、あるいは環境問題について広域的、総合的な視点から具体的なプロジェクトを提案させて頂きました。これにつきましては、それぞれの性格と目的に応じまして、推進組織を立ち上げて、国、自治体のご支援を頂きながらまた、連携をとりながら進めていきたいと思っておりますので是非よろしくご指導とご支援をお願いしたいと思います。

〔谷 先生〕

私の市長としての3年間の経験で幾つか気がついたことがあります。2つご紹介したいと思います。1つは公がやる仕事で、100%賛成してもらえないとは限らないということです。昨年の4月に循環バスをスタートさせました。もちろん事前には沢山のニーズの調査を致しまして、最も要望の多いところに走らせました。私どもは皆様方から感謝されると思っていました。月に1万人以上の人にご利用いただいているわけですが、利用頂ける地域の方は確かに感謝されている訳ですが、予想もしない、循環バスが走らない地域の方から「どうして、こちらにはバスはこないのですか？この恨みは一生忘れません」というようなFAXがきたりしまして、かえって心配しているような事がございます。それから2番目に、住民と行政には救いようのない、お互いの不信感があるという事に気がつきました。行政の側から見ると、住民というのは文句ばかり言っていて、うるさくてどうしようもない存在だと思っておるわけです。住民から見ますと、何も教えてくれないで結果だけを押つけてくる存在だと思っているわけです。そんな中で、これではいけないということで情報公開と説明が大切。いわゆるP・I・だと思いますが、具体的な取り組みを進めております。谷岡先生のお話しの中で市民語で話す人、通訳、触媒のような人が大事だ



というお話しがありました。私もある大学の先生との出会いがありまして、その方に通訳のような事をお願い致しまして、その先生の触媒作用によって住民と行政がうまく話し合いをして、一つのテーマでワークショップのような形式を用いながら、大変良い成果を生み出している実例がございます。時間がありませんので細かくご紹介はできませんが、そのような事でこれからやっていかれる上で、我々狭い地域で、極めて限られた問題について住民と意見交換をするということと、国土交通省のような大きな組織で極めて広いエリア、そして多様なテーマ、そして漠然と捕らえようのない相手に対して、どういう風にP・Iを進めていくか。これは全く比較にならないと思いますが、私どもの地域のレベルではそういった実践を進めておりまして、良い成果が得られていると実感しております。

〔谷岡 先生〕

学生に「何歳からおばさんだと思うか？」って言うと30才位からおばさんだって言うんです。「あなた達は何歳からおばさんになるの？」って聞くと45才から50才位で手を挙げるわけです。人間は自分の事に対すると厳しくなくなり寛容になってしまう。重要なのはいかに官僚が勝手にやる人ごとではなく、自分事にしていくことで、理解がかなりかわるのではないのでしょうか。新川の例であります。去年、新川・壁塗り絵本というプロジェクトを手伝いました。これは何だったかという、水害の時に土嚢を一生懸命新川町の役人の方が積んでいるときに被災者である市民の人たちはボーっとみていた。自分たちの川で自分たちの財産が流れていくのではないかと、一体どういうことだと思いながら非常に悲しい思いをしながら役人の方々は土嚢を積み続けた。これを自分のことだと思っていなかった。ある意味でそのさっき私が「辺」を強調してもっとみんながいろいろ入り込んでいける場所というものを、いつの間にかこれを国の管轄だ、県の管轄だといっているときに自分のことではなくなってしまった状況がここにあるのかなと思います。その新川壁塗り絵本というのは、そうやってたくさんのものが流れましたけれども、人々が無くなってながれてしまって、一番つらいものは、思い出なのです。思い出というのは、おばあちゃんのかたみのあの着物。死んだおじいちゃんが写っているあの写真。子どもの運動会の時のあのビデオ、あの表彰状、あの優勝カップ。そういうものが流れてしまった。家族の思い出が流れることが一番つらかったと。思い出が無くなった子どもたちのために、何かおもいきり思い出を

つくらせてあげたいということで、結局800mのブロック塀を借りて、そこに壮大な子どもたちの絵をした絵にして塗り絵をしました。ニュースステーションで初めて取り上げられて実は西枇杷島には盛んにマスコミは来てくれたが、水害の時にすらマスコミは来てくれなかったと意気消沈していた人々が凄く喜んだんですが、それを造る過程の中で人々が動き出した。町会議員、父兄会、当日は2000人の炊き出しをおばさん達がやって、沢山のボランティアがいった。こういう人のつながりが見えたときに、あんたがちゃんとやってないからだと言役人に言う代わりに「今度は一緒にこうやろうね」とかおばさん達が2000人の炊き出しをやったから、しかも何か新しく買ったりするのではなく家の貯蔵庫に眠っている物を出してきてやったから、「今度水害が来ても大丈夫だよ」という台詞が出始めた。そして今度水害が来たらあそこにおばあちゃんがいったり、子供達がいることがわかるから、その人達の安全を自分達の安全と同時に確認するんだと。辻本先生がおっしゃったようにコミュニティになっていかなければならない、そのハードウェアを作るのは最終的にどこまでいっても完璧は無いと思う。そのハードウェアをどれだけ活かされるかは、そこにコミュニティがあり、私が最初に言いました人間力みたいな物がある、それをやっていくためには市民はうるさいし、うっとうしいものだし、いい加減だし、自分勝手だし、そして一方的なんです。しかしこの人達を巻き込まないでやっていかないと結局はコミュニティになっていかないと。どうか面倒くささつき合っていたきたいと思いますし、万博なんかは恐らく広域連携で作っていくっていくという事になりますと、それが出来る実験なんだといえると思います。なかなかソフトなプロジェクトに今お金が無いときにまわす予算とうのは無いのだと思いますが、新川の壁塗り絵本とうのは全部で200万円でやれたんです。この200万も私たちボランティアが作りました。たったそれだけだけの事がなかなか出てこないが為に、作った物も活かされないのはとてももったいない話ですから。そういう意味ではお金が無いときではあると思いますが、市民が何かやり始めようという気を持ってきたときには、色々なところに私などがお願いに行くとは思いますが、わずかな最初のお金があれば大きな事が出来るということですから、これからもご協力をお願いしたいと思います。

[辻本 先生]

パブリック・インボルブメントというのは社会基盤整備事業の中でこれから大きな役割を果た



していくと期待されているところだろうと思いますが、社会資本整備事業というのは様々なレベルがあります。今回の企画の動機には、こうした社会資本整備に無関心あるいは無関心をよそおっている市民を、どれが重要なのかとう事の議論に引きつけないあるいは行政がモチベーションを明確にしたいという視点でのインボルブメントもあると思うのですが、もう一つはもっと進んだ面もあるかと思っています。市民と行政がある意味では現在対立しながら話し合っているところでのP・Iです。すなわちパブリック・インボルブメントとは、行政側から市民を巻き込むところなんですけど反対に市民から行政が巻き込まれる様々なレベルがあると思う。これをよく見極める必要がある。そうするとP・Iは行政側からのインボルブメントだけでなく市民からみてパートナーシップを結びたいという両面を考えて実施したい。このパートナーシップを上手にやっていかないとなかなかうまく育っていかないとはいえようと思います。その時に先ほど私が言いましたようなアダプティブマネジメント。まず企画してどういうものを作るか立案して計画を立て設計をして施行して、そして、フィードバックがとれる仕組みをきっちり見えるようにしてやると、どこで、だれが、何をするのか、例えば市民は一体何をどこで説明を聞いて、誰から説明を聞いて納得するのか、技術はどこで行政を支えるのか、学術はどこで技術を支えるのかが見えてくるのだと思います。こういうふうな役割分担をきっちり入った、すなわちそれがパートナーシップなんだろうけど、パートナーシップがしっかり入ったパブリック・インボルブメントを是非心がけて欲しいというのが私の最後の提案です。

〔奥野 先生〕

P・Iというのは一般の方には多分聞き慣れない言葉だと思います。大学教師は大学教師の言葉で話すし、官僚は官僚の言葉で話すため、通訳がいるという話がありましたが、P・Iというのは官僚言葉になるでしょうか。P・Iは社会資本だけではなく地方自治体が地域計画を作るときなどでも最近は住民の意見を集約し原案を作ってから練って完成させるという手法がとられています。いずれにしても社会資本整備にとっては重要な概念ではありますが、ただ地域のニーズを聞いていけば日本として望ましい社会資本整備が出来るかという点とそんな事はないと思います。先ほど話がありました地域住民も自分の地理的な範囲を超えた所には関心は向きにくいし遠い将来の事にはあまり関心は無いわけで、広域的なこと遠い将来のことを考えた整備が

どうしても必要なわけでありまして、そういう意味では中部地方整備局等々の役割はこれからますます重要になっていくと思っております。名古屋地区では国道23号の整備につきまして、社会実験的に興味ある試みがおこなわれていますが、ただ、今手法が開発されている段階で、これから日本でも確立されていくと思います。なにはさておき社会資本整備について地域の皆様に関心を持っていただく事が大事です。本日のパネルディスカッションは2月10日頃の日経新聞に二面物抜きで出るそうです。いつ出るかはオリンピックで日本の選手がどう活躍するかによるんだそうですが、そういった物を是非ご覧になられて皆様の家庭、職場等で話題にしていいただければと思います。今日はパネラーの皆様には非常に良いお話しをいただいた訳ですが時間の制約で十分にお話ししていただけなかった部分もあるかと思います。そのことをお詫び申し上げ会場の皆様のご協力に感謝いたしまして終わらせて頂きます。どうもありがとうございました。

〔司会〕

奥野先生、そしてパネラーの先生方には大変貴重なご意見を賜りまして誠にありがとうございました。会場の皆様方もう一度大きな拍手をお願いしたいと思います。会場の皆様方には最後までご静聴いただきまして誠にありがとうございました。御礼申し上げます。

これで国土交通P.I.シンポジウムを終わらせて頂きます、どうもありがとうございました。