

国土交通中部地方有識者懇談会

「まんなか懇談会」

(第2回提言分)



平成14年8月8日開催

「中部の将来像と社会資本整備の今後の進め方」

1. 基調発言

松尾 稔 委員（名古屋大学総長）



社会資本整備は文明を支える100年スパンの基盤を築くという自覚を持って

私としては、中部地区に固有の問題、たとえば空港へのアクセスの問題とか第2東名等々をお話するのがよいのかと思ったのですが、全体的な問題を一般論的に申し上げる方がいいのではないかと考えま

して、お話をさせていただきたいと思います。

第1点目は、社会資本というのは3世代、4世代先の長期スパンで考えるべきであるということです。文明は人と装置と制度からなる巨大なシステムであります。その装置の一番の基盤になっているのが社会資本です。国土交通省の方々におかれてましては、文明を作る気概でやっていただきたいと思っております。

効率を上げるということは非常に大事なことですけれども、近視眼的にコストパフォーマンスだけ考えていくということではよいのだろうか、いつも思っております。道路にしても何にしても社会資本は非常に長寿命です。100年先の人の価値観まで考えなければならないと思っております。

社会資本整備の理念や計画を明確にし、理解と合意を得るためのより一層の努力を

2点目にまいりますと、3世代、4世代先の納税者への責任ということを考えなければならないということです。財政再建と社会資本のあり方は非常に難しい問題ですけれども、本当にきちんと考えていかないといけないと思います。そのためには、社会的な合意形成に対してもう少し努力がいるのではないかと。理論的にきちんと理念も実質も示す必要があるのではないかと思っております。たとえば、わが国の社会資本の整備は欧米に比べるとGDPの2倍も投資しているじゃないかという話がすぐ出ます。しかし、これは縦軸に投資額、横軸に時間をとれば、ヨーロッパが300年、400年かけて社会資本を作ってきたのに対して、わが国はここ数十年の間にピーク的に作っているわけです。そういうことを国民の方々にわかっていただく努力も必要ではないかと思えます。

減少基調下の社会情勢においては、コンパクトな拠点形成と拠点間のインフラ整備が重要

3点目ではありますが、将来の国土、地域、まちづくりであります。人口も生活のレベルも労働力の生産性も完全に減少基調にきているということを念頭においた上でやっていかないといけない。この地域も既存の地方都市へまいりますと、市街地は全く空洞化して、外へ外へ広がっている。増加基調でいく場合はそれでよろしいのですが、完全に減少基調でいきますから、点在する拠点をつくって、その間を重要なインフラで結ぶ。既存の行政区画をやめにして重要な社会資本はお互いに使い合う。そのためには、余力のある間に計画的にやっていく必要があるのではないかと思っております。

維持管理を考慮した社会資本整備を図り、安全で安心して生活できるまちづくりを

4点目は、構造物の劣化という問題です。今の国民の皆さんの最大の関心事は、やはり安全で安心して生活ができるということだと思っております。ヨーロッパ・アメリカは、構造物を300年、400年かけて徐々に作ってきましたので劣化も徐々に起こってきますけど、我が国ではここ40～50年の間に一挙に作ってきましたので、いろいろな構造物がほとんど同時期に劣化してくる。今後は、力学的な設計の面で維持管理を最初から組み込んだ設計にしていくことが非常に重要だと思っております。

官官連携により無駄のない議論を

官官の連携ということを申し上げておきたいと思っております。経済産業省の会議に参りましても、中部開発センターの会議に参りましても、同じような議題、問題がいくつもでてくるのです。産学共同ばかりが言われますけど、官官連携が非常に重要だと思っております。

水谷研治 委員（中京大学教授）



厳しい財政状況を認識した上で、社会資本整備の重点化を

中部は文字どおり日本の真ん中です。そして、この地域の地位はさらに強まるのではないかと考えています。そこで、私どもが何を考えるにいたしましても、地域住民のことを考えるとともに、より全国的な視野で物事を考える必要がある。では、社会資本の整備をどう進めていくかということではありますが、一言で言えば重点化であると思っております。しかも長い見方で100年、200年を目指してということであろうかと思っております。一般的に申しますと、行政は公平にやる必要があるとよく言うのであります。かなり豊かである場合には公平にできるのでありますけれども、将来を考えた場合に果たしてそれが成り立つであろうかと申しますと、私は無理だと思っております。国家財政はまさに耐えられない状態に来ております。行政が将来的に何ができるかといいますと、きわめてわずかなことしかできません。やってほしいことは山のようにあります。しかし、やるだけの金はありません。もし余裕があれば、まず借金を返さなければいけない。返すためには国民に大增税を頼まなければできないのです。

重点化とは全国的な視点で、国家100年のために必要であるかを問うこと

その中で、乏しいお金を何に使うか。日本中お金を絞らなくてはいいけませんけれど、中部においても例外ではない。そのときの観点が全国的な視野で、国家100年のために必要なものであります。しかし、やらなければならないものがある。幸いなことに、中部という立地条件からいたしまして、我々のためにやるのではなくて全国的な視野でやらざるを得ないものはどんどんやっていきましょうということになるかと思っております。たとえば万博もそうでありましょうし、第2東名とかリニア新幹線といったものもそうでしょう。恵まれた立地にいるものが余分に負担をしなければならないという事実があるかと思っております。自分のプラスのことだけは言う、マイナスになったら反対するというで今日まで来ましたけれど、それはこれからは全く通らない状況であります。

我々の視点は長期的な視点で見なければなりません。逆の立場で申しますと、あってはならないのは短期的な視点で、今年度、来年度というような観点。あるいは、我々だけのためにとい

うような観点でやることは一切まかりならない。この原則に沿ってやっていくべきではないか。こういう具合に考えております。

2. 自由討議

須田 寛 委員（東海旅客鉄道（株）取締役会長）



中部は全国に対し、新産業や新交通のモデル地域としての役割を担うべき

水谷先生のお話に関連して、それからビジョンに関連して感じたことを申し上げたいと思います。まんなかビジョンは7項目にまとまってはいるのですが、これをどういう指導理念でもって具体化していくのかということを考えなければいけないと思います。もう1つは、万博が終わったら一体何をするのか、そろそろポスト万博も考えなければいけない。

そういう2つの意味合いで、この地域がどういう役割を果たすべきか。私見を申し上げますと、1つは新しい産業システムをこの地域で形成できないか。この地域から、第2次産業革命みたいなものを起こすことを考えて、もっとも効率的かつ近代的な、世界に誇るべき産業を今までの実績を応用して作るべきだと思います。もう1つは、この地域を21世紀の日本の総合的な交通システムを持った交通のモデル地域にすべきだと思います。この地域は日本の真ん中でございますから、ここに立派なモデルシステムができるということは、その波及効果を全国に及ぼす上で一番いいと思うのです。そういう意味合いで、この地域のエゴではなくて全国に役立つ新交通モデル地域になる。新産業のモデルシステムになる。この2つがあることによって、この地域が全国に果たす役割もそれだけ果たせるように思います。この地域が万博の遺産を生かして、新しい日本の近代的総合交通システムのモデル地域になるということを提案したいと思います。

渡辺捷昭 委員（トヨタ自動車（株）取締役副社長）



特区等で手続や規制の制約をクリアし、「世界に誇れる中部」の実現を

この地域は、陸海空すべてそろった地域で、しかも日本の真ん中であるということから、大変いい環境にあるのではないかと。しかも、国際競争力や世界の中の日本ということをもっと意識すべきだと私は思っているのです。まんなかビジョンの中の仮案で「世界に誇れる中部」と表現されていますが、まさにそういうことが実現できる可能性がある所だと思います。そういう意味で、ハードとソフトがうまくバランスされなければいけないのではないかとこの感じを強く持っております。問題はソフトでありまして、たとえば手続上の問題だとか規制の問題だとかいろいろな制約がある中で、どうやってうまくソフトをいかしていくか、経済特区とか規制特区という話がございまして、国が特区という恰好でモデルケースにすると、大変やりやすいのではないかと。技術開発力もコスト競争力も、国の制度とかやり方によってうまくいく可能性があ

るのではないかと思いますので、ぜひやっていただきたい。それを産官学共同でやる、あるいは官官の連携ということも含めて、ハードもソフトもモデル地域としての実現を図るための努力をやるべきではないかという気がします。

佐々木一成 委員（日本政策投資銀行東海支店長）



厳しい財政状況において、民の力やノウハウをどのように取り込むかという視点がますます重要

社会資本整備の観点から、地域経済の一番大きな問題となる構造変化の要因の一つが国とか自治体の財政状態の悪化という問題でございます。このような中で、これから民の力とか資金、ノウハウをどうやってうまく取り込んで社会資本を整備していくかということが非常に重要になってくようかと思えます。一つのあり方が特区でございます。最近名古屋駅前の地域が1次指定に特区として入りましたけれども、このようなものをうまく活用して、規制緩和を行ない、集中して整備をしていくことが社会資本整備の進め方としては重要になってくるであろうと思えます。たとえば、岐阜県さんとスイートバレー構想とか、三重県さんのクリスタルバレー構想、これらにつきましても特区制度を活用した社会資本整備を進めていくことが大事になってくるであろうと思えます。加えまして、最近注目を浴びておりますPFIも十分に活用していけることが重要ではないかと思っております。

広域行政にマッチした社会資本整備を

市町村合併が今後進んでいくことになると、広域行政ということが大きく取り上げられてくることになると。社会資本の整備を進める際にも広域行政にうまくマッチした社会資本整備をやっていくことが非常に重要になるであろうと思えます。

桑田宜典 委員（（財）岐阜県県民ふれあい会館理事長）



国民に展望を与えるビジョンを示し、産業経済の活性化を重視すべき

市町村合併が進められるということで、その規模、形態は相当変わってくるのが想像できます。権限移譲がさらに進むでありましょうし、1県とか1市ということで物事を考えるのではなく、道州制の議論がもっと真剣にされ、あるいはそういう方向に進んでいくだろうと推測いたしております。そうしたときに、ビジョンづくりを中部という単位でお考えいただくことは大変結構なことでございます。このビジョンは、産業経済が振興いたしまして、雇用も確保され、そして税収が伸び国家財政あるいは地方財政が再建される、それによって国民の生活あるいは福祉が向上する、そういうストーリーで打ち出していけないといけないのではないか。それと同時に、これからの大事なこととして、産業革命的なことをやらなければいけないのではないか。この地域の産業の将来を考える上では、輸送システムあるいはアクセスをよくしなければ、産業経済は伸びないのではないか。こんなふうにも思っております。

他省庁と連携し、国として統一したビジョンを示すべき

それから、先ほど松尾先生からの官官の連携とおっしゃいました。これも大事なことでございます。中部の目指す方向とすれば他の省のご意見、考え方、施策も持ち込んで、国土交通省の所管施策に限ることではなく、広く中心になっていただきましてお取りまとめいただくというのではないかと考えております。地域のみなさんにわかりやすい表現にしていいただければなおさらいいのではないかと考えている次第でございます。

箕浦啓進 委員（中日新聞社メディア局長）



生活者や女性の視点から見た将来像の検討を

中部の目指すべき方向について大変よくまとまっているのではないかと思います。ただ、その中で一つ私自身気になる点がございませう。実は私自身、中部地方の将来とか社会資本整備について一つ重要な視点を考えておりまして、生活者側・消費者側の視点というのが重要ではないかと考えております。私自身としては21世紀の将来像を考える場合に、これまでではどちらかという産業中心、あるいは供給者側中心の考え方が多かったのですが、これからはむしろ生活者側の視点を重点として取り上げていただきたいという気がいたします。

私どもの新聞社でも毎年、アンケートを実施しております。男性と女性で属性を分けるのですが、男性と女性で興味、関心に相当差が出るわけです。経済面はどうしても男性の関心が多くてその代わり生活面になると女性が圧倒的に多いということで、女性から見た21世紀の将来像、あるいは社会資本に対する考え方は違ったものがあるのではないかと気がいたします。そういうことから、生活する側、お金で言えば使う側の考えを取り入れて議論していければと思いますし、また、国土交通省の方でおまとめになる中部の目指すべき方向にもそういう観点をに入れていただきたいと考えております。

谷岡郁子 委員（中京女子大学学長）



特定でない大勢の人たちの必要性を論じアウトカムについての説明責任を果たすべき

先ほど水谷先生のお話を聞いて私は非常に感銘を受けたのですが、松尾先生もおっしゃっているように、やはり3代、4代先のことを考えると、大勢の人たちの必要性ということを考えなければならぬ。明らかにある人たちの特定の利益みたいなことがこれまで多くやられ過ぎてきたことが、基本的な信頼感を失わせてしまっているのだと思うのです。私はこれからの社会資本整備で一番早急に必要なのは、国民の信頼感を取り戻すことだろうと思います。これは、透明性の確保、説明責任というのは必ずしも採算性とか帳尻が合うとかという必要は全くなくて、先回の会合で局長がおっしゃったように、インプットに対してアウトカムが何なのかということがちゃんと説明できるならば、それは正当化されると思います。それがまだ十分になされていないということだと思います。

国として何をやらないかというガイドラインが必要では

私は安易な地方分権というのは非常に恐い。市町村レベルの小さな所へ行けば行くほど、今の人たちの不満というものが相対的に大きく捉えられてしまって、国全体にとって必要かどうかということが確保できないで、政治的に動いてしまうことがある。ですから、そういうときに全国的な社会資本の整備という問題に対して、何をやるのかということを考えるのも重要なものだけれど、何をやらないかということをはっきりさせるような書き込み方が全体のガイドラインとして必要なのかなと。そうでなければ、狭い視野によって政治的に公共投資がほとんど場当たりに図られていくような可能性がある。

個人的な主観が公共性を妨げる風潮の解消を

公共事業が特定の人たちの拒否権の結果、非常に長い時間がかかってしまって、その間に劣化も進んでしまうようなばかげた状況がたくさん放置されているという問題に対して、高度成長の中であまりにも寛容過ぎた。公共性に対して寛容過ぎる状況が出てきたと思います。「納得できない。だからダメだ」とおっしゃるような意見は、完全に個人的な主観の問題であるのに、納得させてくれないあなたが悪いということを使い続けることによって永遠に決まらない状況を作り出すことができる。こういう一部による拒否権をいかに防いでいくのか。全体として非効率とか停滞を招く状況をいかに防いでいくのかということを考えまないと、現在の社会の停滞の多くの問題は、実は拒否権を持った人々があまりにあちこちにすぎるといふ状況にあるように思います。

災害では、ヒートアイランド現象など足元から忍び寄ってくるような問題への視点も

災害の問題などは、名古屋などの地域で起こった洪水問題なんかに対してはいろいろな施策が立てられたりしている。その一方で、ヒートアイランド現象は、ここ数日如実に感じている問題ですけれど、そういう問題は因果関係からいくとわかりにくいいため放置されがちである。我々はわかりやすいところに対しては迅速に施策の投入をしたり手が打てるけれど、長くジワジワと効いてくる慢性的な問題に対してはほとんど手が打てていない状態である。こういう問題が社会全体のコストを上げてしまう可能性がある。このジワジワ問題とでもいうようなものに対しての視点を失わないでいただきたいと思っております。

東 恵子 委員（東海大学短期大学部助教授）



効率性・ハード面にとられすぎず、美的価値や生活の質を向上させる社会資本整備を

社会資本の整備は私たちの生活環境の質を向上させる上で、新しい世代の美的価値とか価値観を変える上でとても大切なことだと思いつつ、今までの整備のあり方に関しては、ハードの整備をするというようなイメージしかありませんで、どれくらい豊かになるのかということが、スピード感や効率性ということだけで捉えられているように思われます。私たちのこれからの生活は、それだけではない気もいたします。もう少し私たち住民という観点に立って本当に何を望んでいるのかということ吸い上げていただくような地域づくりが行なえないのだろうか。そういったことを捉えることによってコストもかからずに済むのではないかと考えております。

市民、住民意識の中に「中部」という認識を促すことが大事

私は静岡から来ておりますけれども、愛知万博ですとか、中部国際空港への意識は静岡にありますとはっきり言って少のうございます。中部の理解ということが少ないように思います。たとえば、三重と静岡だったら何ができるのか、具体的にどういったことを結びつければ新しいものが中部の魅力として発揮できるのかということを考えていただくことが、これから大事ではないか。そして、何よりも私が大事だと思いますのは、やはり住民の理解。中部で何ができ、将来に向けて生きるのかということへの認識を促していただくことが大事なのではないかと思っております。

桑田宜典 委員

「中部の魅力向上」をもっと表に出すべき

中部の目指すべき7つの方向の「世界都市を目指した名古屋の魅力向上と拠点都市のアップグレード」はまさにこのとおりだと思っておりますけれども、中部としてどうなのかという捉え方をしますときには、「世界に開かれた中部の魅力の向上」ということをもっと表に出すべきではないか。大きく中部という捉え方で7つの方針の中で位置づけをしていただければと思っております。

須田 寛 委員

中部に関する統一的な枠組みとビジョンに民意を反映させる仕組みづくりを

これから政府が国土計画を作る場合に、地方ブロックと中央でフィードバックをしながら共同作業で作ろうという動きがあると聞いております。国土交通省の国土計画局とも連絡をお取りいただいて、このビジョンがそのまま国土計画に役に立つようにご配慮いただきたいと思っております。そのときにご注目いただかなければいけないことが2点あると思うのです。1つは中部というのをどのように捉えるかということですね。たとえば中部運輸局さんと整備局さんとはすでに所管区域が違います。我々が中部という場合もまた違うわけでございまして、それをどうするのか、ある段階で整理しておく必要があると思っております。それは別にきちんとしたものでなく、ファジーなものでもいいと思っております。もう1つは、地域住民の意思をいわゆるパブリックインボルブメント等を通じて反映させるシステムづくり、仕組みがあったらもっと説得力があるのではないかと思いますので、その辺も補足してお考えいただければと思っております。いずれにしても、この中部ビジョンを政府の国土計画なり各県の地域計画にいかしていただかないとうまくいかないだろうと思っております。現実的にこれをこれからどう使っていくのかということ、今からお役所の方でお考えいただいたらどうかと思っております。

渡辺捷昭 委員

国民が理解できるアウトカム目標と省庁を越えたビジョン策定の仕組みづくりを

進め方について意見が2つありまして、1つはアウトカム目標がやや抽象的で、もっと皆さ

んにわかりやすい目標をやったらどうか。たとえば、環境で言えば、CO₂はどれだけにしていくとか。これだとまた同じようなことを言っているという感じがあります。

それからもう一つは、特に官の方でプロジェクトチームを作っていただけなのかどうか。それは省庁を越えたチームとして大号令がかけられるのかどうか。そういう仕組みを作らないとやっぱり同じようなことになるのではないかという心配、懸念がございます。

松尾 稔 委員

全国的な視野での投資の重点化とそのことについてのもっと真剣な合意形成を

現実の問題として地方の人は、名古屋とか東京ばかりが税金を使っているという気持ちがあるわけです。そういうことに対して合意形成をもっと本気でやる必要がある。先ほど水谷さんもおっしゃいました。自分の所はマイナスになっても全国的にプラスになる。そういうことが必要であって、私は何を作るかということよりも何を捨てるかということが大事だということをおっしゃったのですが、そういう意味で重点投資ということが絶対必要だと思います。そういう点を含めて考えていかななくてはいけない。

西尾武喜 座長（（財）名古屋都市センター理事長）



海外からの人材導入や産業振興のところをビジョンに入れては

最後になりましたが、まんなかビジョンは大変結構ですけど、人材育成とかそういうあたりが抜けている。たとえばこの地域だけでやろうという発想ではなくて、アメリカにどんどんインドの職員がいていてということですけども、そういうのも名古屋に輸入してくるというような計画が盛り込めるものかどうか。そういうことが一つ。それに伴って、これからはもっと新しい産業を生まないとその地域も限界が来るような気がするのですね。新しい産業を生み出すというところに力を入れていく必要があるのではなからうかと思いました。