

国土交通中部地方有識者懇談会

「まんなか懇談会」

(第4回提言分)

平成14年12月13日開催

「中部の集客戦略、中部における内外との交流拡大について

経済社会と環境の調和について」

1. 基調発言

- 須田寛 委員（東海旅客鉄道（株）取締役会長） -



中部の観光は曲がり角に

「五全総」が2010年を目標に進んでいますが、この中で、中部地域は、いわゆる先端産業技術の中核圏域であること、国際交流中核圏域であることが、一つの使命だと言われております。後段につきましては、この付近にできるだけ多くの人を集めるということに尽きる。まず人を呼ぶことであるかと思えます。一番端的に人を呼ぶことができる方法はやはり観光ではないだろうかと思えます。

この地域の観光について見てみますと、一つの曲がり角にあるように思えてなりません。特に、愛知県は生産に重点があるためか、一部の地域を除いて比較的観光に関心が薄いように思われます。また、岐阜、静岡、三重は観光についてご熱心に取り組んでおられますが、従来型のいわゆる有名観光地の入込み客数も減ってきており、悪く言えば、観光地の空洞化が起きているのではないかという危機感がございます。中部地方の有名観光地5カ所を取り上げた場合、ほとんどの所が、ここ数年間で観光客が10%～20%減少しており、非常に危機的な状況にございます。

既存観光地の活性化は、新たなニーズを把握し脱皮することがカギ

当地における観光を考える際に大事なことは、既存観光地をもっと活性化するという観点と、これまでと違った切り口の、地域の特色をいかした新しい観光を育むという2つの観点がなければいけないのではないかと思います。

前者については、最近、観光客の流動形態、旅行形態が非常に変わってきております。今は、小人数のグループ旅行とか家族旅行が中心になって。このように観光客のニーズが変わってきているということをもっと的確に把握しなければいけない。料金体系とか接遇の面についても、中には旧態依然のものがああります。最近の観光客は、体験観光あるいは学習観光と幅広いニーズがあるわけですが、それに対するプレゼンテーションも十分ではないと思えます。既存観光地が、新しいニーズを把握して脱皮することが一つのカギではないかと思います。

これまでと違った切り口の、地域の特色をいかした新しい観光の育成が重要。中部は、産業観光、街道観光、都市観光の3つを進めるべき

後者については、その1つとして、産業観光があります。第2は、この地方にたくさんある道筋、街道の観光です。第3は、名古屋など都市の魅力そのものを発信する都市観光ではないかと思えます。

産業観光と申しますのは、特に産業に関係のある歴史的な文化財を観光に結びつけることです。産業遺産、現在動いている産業の現場と製品の3つを観光資源として多くの観光客を招いてはどうかということでもあります。この地域にはいろいろな企業の博物館、資料館が非常にたくさんございいますが、残念ながらあまり知られておりません。情報を発信し、全国から人を呼ぶとよいと思いま

す。特に修学旅行などを誘発して、学習観光、体験観光をやってもらうといった切り口が必要だと思っております。産業観光は、モノづくりのこの地域にふさわしい、新しい観光としてぜひ提唱したいと思えます。

次に、道筋、街道の観光ですが、中部地域は、東西を結ぶ交通路を中心といたしまして、古来より道路が非常に発達してまいりました。中山道、東海道、いろいろな街道がございます。そういう道筋の周辺には、地元の人々と旅人の交流、あるいは宿場での交流を通じて、いろいろな文化、歴史、伝統が育まれているわけでありまして。この地域は、そういったものを訪ねるにはまたとない地域だと思えます。今、岐阜県が姫街道400年ということで、中山道の観光を熱心に取り組んでおられますが、そうしたことをもっと広げていってはどうかと思えます。

3つ目の都市観光ですが、最近、東京の湾岸地域、横浜のベイエリア、あるいは福岡のキャナルシティのように、街の魅力そのものが若い人々の関心を呼んでおります。キャナルシティでは、九州の各地から「かもめ族」と呼ばれる若者が特急「かもめ」でやってきて、最終の「かもめ」で帰るというパターンが定着しているそうでありまして。この地域でも、セントラルタワーズに多くの若い人が訪れており、ナディアパークの付近や大須の電気街、これらを結んだ1辺1.5キロくらいのトライアングルには、休日になると若者がぞろぞろ歩いております。これをまとめ上げれば、都市の集積そのものを魅力にした新しい観光が展開できるだろうと思っております。同時に、この地域はほとんどの町が城下町でございますから、伝統のある城下町の姿を見る、あるいはその文化に触れる。これも立派な都市観光だと思うのであります。そのように町そのものを観光資源として売り出すことを考えていってはどうかというのが都市観光でございます。

集客戦略を実現するためには情報発信と交通インフラ整備が不可欠

以上3つの観光を含めて、新しい切り口の観光を提案しながら、古い観光地が新しいニーズに合わせて脱皮をしていく。それがこれからのこの地域の集客戦略であり、また交流のための一つの方法ではないかと存じます。

ただ、これにはふたつの前提がございます。それは、多くの情報を的確に発信しなくてはならないということと、鉄道、道路、航空も含めた交通インフラが必要だということでありまして。その2つが完璧になってこそ初めてこれらの集客戦略が生きてくると思えます。

したがって、IT技術を使った情報システムを作り、ホームページからいろいろな情報をどんどん発信していくべきです。検索すればいろいろな情報が得られる。そうした情報を得て、それぞれの人々が自分の観光動機を作り上げ、自分の行動を決定し、観光に移るわけでありましてから、情報は観光の媒体として、非常に重要な意味を持っており、情報の発信がまず重要でございます。

この地域は交通インフラが非常に発達しているかのごとくに見えるわけでございますが、東海と北陸を結ぶ直通の高速道路がない、環状道路がほとんど完成していないといったいろいろな問題点がございまして。放射状道路と環状道路、南北・東西を結ぶ道路がバランスしてはじめて道路の機能が発揮できるわけで、システムとしての道路を完成させることが緊急の課題ではないかと思えます。

鉄道については、東海道新幹線がかなりいっぱいになってきておりますから、早く中央新幹線を作っていただきたい。それから、環状鉄道も将来的には必要だと思えます。そういうものを地元の世論をもって公的な投資として作り上げていただきたいと存じます。

空港についても同様でございます。中部国際空港で一つの答えは出ますけれども、あれをうまく使わなければ何の効果もありません。ポートセールスなり空港へのアクセスが重要だということは言うまでもありません。

人を呼び込むと同時に必要な基盤整備はしっかり行い、集中や過密のない集積を

私どもは、これから多くの人を呼び、この付近に一つの新しいすぐれた都市集積を作りたいと思います。けれども、それは集中なき集積でなければいけない。これから観光をやって多くの人を呼び込むならば、交通インフラを整備し、情報機能を整備して、この地域に副都心的なものを作って、過密なき集積をするような配慮が必要だと思います。

最近の風潮を見ておりますと、「道路を造れ」と言いますとまるで抵抗勢力のように受け取られてしまうことがあります。まことに遺憾であります。道路も新幹線も空港も、必要なものは作らなくてはなりません。いらないものは造るべきではありません。そのところがどうも取り違えられているような気がいたします。私はこの地域の集中なき集積のためにも、この地域を交流中枢にするためにも、必要なインフラはこれからも造らなくてははいけないと思います。私ども自身も、ソフトの面でこの地域の光を誇りをもって示せるように努力をしないといけないと思っております。

- 谷岡郁子 委員（中京女子大学学長） -

便利さを追求するあまり、将来の世代に何を残すかということについて随分忘れてきた部分がある



「暮らし」「環境」については、そこから出てくる副作用をどう考えるのかという視点が必要ですが、その際、物事の何が正しくて何が正しくないかという判断は、どれくらい視線を長く取るか、どのくらい視野を大きく取るかということによって変わってくると思います。

今はとても便利なものが、将来の世代に過大な負担を強いるものであったり、危険を及ぼすものであれば、やはりバランスを見ていかなければならない。その点、生産者側の論理というものを最優先してきたのが、20世紀だったと思います。今を生きる人たちの権利を圧倒的に重く見て、将来の世代に何を残すかということについては、随分忘れてきた部分があるのではないかと思います。

今、日本の活力の問題や子供の体力の問題、健康の問題、やる気の問題、人間的な社会的能力の問題、これらが低下してきているのではないかとことを我々はしばしば指摘するのですが、これは当たり前の話ではないでしょうか。かつて子供たちが豊かに持っていたもの、それは何かといえば時間です。今はゆっくり遊ぶ時間がない。遊びの空間もないわけです。今の子供はちっとも外で遊ばないと言いますが、かつて空き地であったり裏山であったような場所が、駐車場であったり道路であったり、危ない場所になってしまっているのです。便利な社会というものが、一方で子供たちや生活者にとって、不便な状況をもたらしている。物流を行なっている道路が、人々の暮らしの中では大きなバリアになっている。こうしたものが積みもり積もった中で人々の問題意識が出てきているということに我々は注目する必要があると思います。

社会空間を快適にするには、自己責任を誰もが常識として自覚することも重要

私は2年ほど前に、ハノーヴァへ行ったときに、ものすごく気持ちのよい印象を受けました。何

がそんなに気持ちいいのかというと、鉄道が走っているけれども、フェンスがなく、踏切や高架になっている所を探さなくてもどこでも渡ることができるのです。どこでも渡ることができる代わりに、自分の責任において安全を確認するというのを誰もが常識として持っていて、鉄道の両側にある町とかコミュニティが分断されない状況が作られている。このような自由さ、空間に対する開放感、それが気持ちよいのだということを後で気がついて愕然とした覚えがございます。

日本では、歩行者が駅の向こう側に行こうとした場合に、階段を昇ったり下ったり、あるいは踏切を何分間も待って、そして混み合う雑踏の中に行かなければならない。そういうことが実にたくさんあります。だから、便利なものは同時に、ある意味で遮断するものとして別の角度では機能する。歩行者の目や自転車に乗る人たちの目から見ると、実は今の形態は非常に動きづらいというようなものがあると思います。

官は供給者であることの責任感が強過ぎる。供給者のパターン化した論理は、もはや人々のニーズと乖離している

普通の人感性であるとか常識であるとか美意識といった、計測できないものを避けて通ってきた結果、ある種、供給者側の合理性、速さ、規模、数量、そういうものから出てきているものが非常に窮屈になってきています。供給者というパターナリズム、そういうものが特に官などには強い。供給者であることの責任感が強過ぎると感じます。企業であれ官であれ、人々はそのパターナリズムを求めているのかというと、もうたくさんだと思っているのではないのでしょうか。

私は日本の温泉が大好きですが、旅館に行くたびに後悔します。なぜ後悔するかと言うと、たまの休日をゆっくり過ごしたいのに、「朝は何時まで起きて、朝食を何時に取ってください。その間にお布団を上げにいきます」と言われるわけです。何で休みに来たのに、朝から旅館を追い出されてどこかをせせと見て回らなければならないのか、私の休日は一体何なのかと思うわけです。パターナリズムで「こうあるはずだ」という勝手な思い込みというものが、実は人々のニーズから大変遠いところにあるのではないのでしょうか。今までの定食メニューに対して、客は何を求めているのかと訊いてみるのがない。なぜ単純に、「一緒に考えてみましょう」、「同じ場に座って意見を交換してみましょう」ということが言えないのだろうか。「ご意見を承ります」ということは、散々いろいろな所で言われていますが、「最初から一緒に考えましょう」という姿勢がなかなか出てきません。

ユニバーサルデザインを例に取りますと、ユニバーサルデザインを作るための様々な検討委員会の中に、白い杖を突いている人や車椅子に乗っている人たち、あるいは小さな子供の手を引く主婦がどれくらいの割合で入っているのでしょうか。受け手と供給者を分ける、主体と客体を分けるという考え方の中にそもそも「ねじれ」が生じてしまっているのではないかと思います。

本当に聞かなければならない声に真摯に耳を澄まさないかぎり、人々の心に届くような施策は出てこない

環境問題というのは、基本的には人間と人間、人間と自然の関係の問題だと思います。この関係を断つのではなく、いかに結ぶところへ持っていくのか、脱パターナリズムという意味でいかにお互いの共通の土壌を見つけていくのか。その立場に立たない限り、生活者のための施策、環境のための施策と称するものは、実はすべて押しつけのパターナリズムに陥る危険性があると思います。

そういう意味において、声なき声、未成年者の声、あるいは様々な障害がある方々の声、まだ生まれていない世代の声を掴むということは、本当に難しいことですし、耳を澄ませなければならないことです。一方で利害関係者として騒ぐ人たちの声は常に大きいわけです。本当に聞かなければならない声は、私たちが本当に耳を澄まさない限り、どこかへ消えてしまいます。失われていきそうな声に対して真摯に耳を傾けるという状況になりませんと、「暮らし」とか「環境」ということを切実に感じている人たちの心に届くような施策は出てこないのではないかと思います。

- 中村幸昭 委員（鳥羽水族館館長） -



中部国際空港をハブ空港として活用するために4,000メートル級の滑走路の整備を

21世紀は空の時代と言われて久しいのでありますが、現在、我が国の第1種空港は、成田、関空、今度できる中部国際空港を入れて3つしかありません。いずれも滑走路は3,500メートルであります。ご存じのように、シンガポール、クアラルンプール、ソウル、上海、北京、いずれも4,000メートルの滑走路で

ありまして、滑走路を2本、3本持っております。中部空港をアジアのハブ空港として活用するためには、現在3,500メートルで工事が進んでおりますが、2期工事では滑走路を500メートル延長するよう、国交省の方で計画されてはいかがでしょうか。パイロットに聞きますと、もうあと500メートル滑走路に余裕があれば、500～600人乗りのジャンボジェットも安心して離着陸ができるということでございます。空港計画をぜひ見直していただきたい。

東西大動脈の東海道新幹線を補完する中央新幹線は必須のものとして推進を

東海道新幹線は、東京オリンピックの年、昭和39年にできてから、すでに39年が経過しております。延べ39億人という人を無事故でやっております、世界の鉄道史上例のない伝統と歴史があるわけです。しかし、あと10年あるいは十数年経てば補修をしなければなりません。東海沖地震が起こった場合、あるいは豪雪等でアクシデントが起こったときには、もう1本余分の新幹線網がなければいけません。

したがって、東京・大阪間を1時間あるいは1時間半といった高速で走るためには中央新幹線は必須のものであります。リニアで運ぶということは新技術を導入するということで、着工から完工まで数年かかると言われており、工事は6兆ないし7兆円くらいできると伺っております。これは日本の大動脈であり、産業の集積にもなるわけでありまして、6兆、7兆という投資は決して高いものではない。名古屋はその中間にありますから、期して待つべきものがあります。中央リニアの経済波及効果は約200兆円になるだろうと言われておりますので、ぜひ推進していただきたい。三重県では、北川知事が名古屋・鳥羽間の三重新幹線をやると公約しておりました。つくづく思うのは、新幹線ゼロ・空港ゼロ県は三重県と奈良県しかないということです。そのような点もぜひ配慮いただきたい。

道路やダムは必要なものは造り、不必要なものは造らないという選択を明確に

道路であります。東名、名阪、名神といった幹線道路は、昼間とはまったく深夜ともなると大型トラックがものすごい勢いで通っているわけです。玉突き衝突がいつ起こっても不思議ではないよ

うな状況下にあるわけで、必要なものはぜひ造る、不必要なものはやらない、これをはっきりしなければいけません。

河川の問題もそうです。上流のダムについては、電力の供給や水資源を確保するうえで必要なものはやらなければいけないということを的確に判断していただきたいと思います。河川改修についても然りです。川は流れているだけではダメで、そこに生物がどれだけいるかという生物指標を盛り込まなければ環境に優しい川とは言えません。中部圏には、木曾三川、天竜川、大井川、宮川等いろいろありますが、これらの川を再点検する必要があると思っています。

港は、「安全」、「快適さ」、「ムード」の3つから見直しを

次に、港湾であります。港の機能は3つあると思います。1つは「セーフティ」、安全です。地震対策、津波対策等が必要であります。次に「アメニティ」、快適さです。それから、もう1つは「セクシー」だと思っています。セクシーというのは、「色気」というよりは「ムード」と置き換えた方がいいかと思っています。

例えば、横浜の港はムードがありますので「港ヨコハマ」とか、神戸の港は「そして神戸」とか歌にもなりますが、名古屋港の歌は聞いたことがない。名古屋港をもっとムードのあるものに、アメニティという問題についていろいろ考えていただきたいと思います。それから、日本は戦後、海岸にテトラポットをどんどん設置しました。あれは大失敗でありまして、海水がアルカリ性になって魚たちがみんな逃げてしまい、魚礁を作っても意味がないのであります。そういうものを全廃して、新しいスケールのもので魚礁づくりであるとか藻場を作るということを考えなければいけない時代と思います。

20年後の中国やアジアとの関係から、生産拠点としての中部のあるべき姿の見直しを

2点目は、生産拠点としての見直しです。ご承知のとおり、少子・高齢化が進んでいるのは事実であります。20年後に成人式を迎える子は、中国の1,500万人に対し我が国は120万人不足です。1,500万人対120万人ですから、労働力あるいは賃金差で負けだということははっきりしております。中部はモノづくりの本拠地と言われてますが、7年後には自動車、工作機械、電化製品の半分くらいが中国やベトナムに移転するという予測があります。そうなりますと、技術の移転、人財の移転ということになり、失業者も増え空洞化ということが起こりますから、この問題は深刻なことではないかと思っています。

生態系に息づく小さな命への配慮こそ、環境への配慮に通ずる

3点目は環境への配慮であります。今年の夏、セミがあまり鳴かなかったということをご存知でしょうか。アメリカにいるジュウシチネンゼミというセミは17年間土の中にいて、1週間で死んでしまうのです。今年の夏、ジュウシチネンゼミが土の中に卵を産んだとすれば、その子は2019年にならなければ地表に現われることはありません。今は土であっても17年先に人間がコンクリートやアスファルトにしたらどうなるでしょうか。アウトですね。そういった小さな命のことを考えて舗装するのかどうかということをお問われていると思います。

中部にはホテルの名所がたくさんあります。ホテルというのは、日本列島には45種類もいます。関東のホテルを関西へ持っていってもダメで、その逆もダメで、そう考えるとホテルは地域の環境指標になっていると思うのです。

最近はカエルがどんどん減っています。それは昆虫が減っているからカエルが生きられない。カエルが減るということは、ヘビが少なくなる、鳥が減る。このような食物連鎖があります。我々が子供のときは、田圃にタニシがいましたが、農薬などにやられて、今ではほとんどいなくなりました。その一番の悲劇の主がトキです。

都市のアメニティは、国際的な水準で生活のしやすさを見直すべき

次にアメニティの問題であります。最近、イギリスのEIUというシンクタンクが、世界の130都市について「生活しやすい都市」を順位付けしました。1位はオーストラリアのメルボルンとカナダのバンクーバーで、東京・大阪は21位でした。衛生・安全・文化・環境・社会基盤の3分野、簡単に言えば生活の困難度から生活のしやすさが評価されています。1,680万人という日本人が海外旅行に行っているのに、海外からは477万人しか来てない。日本がいかにも物価が高いか、あるいはアクセスがよくないのかということを書いているのだらうと思います。名古屋はランクに入っていないませんが、名古屋のアメニティについては、ホームレスの対策も考えなければいけないと思います。

万博と中部空港の積極的なPR、情報発信を

次に万博と中部空港のPRであります。東京や大阪へ行きますと万博にほとんど関心が薄い。このままでは大変なことになるのではないかと思います。中部空港の方はどんどん進んでおりますので、心配いらないと思いますが、これをもっと情報発信しなければダメだらうと思います。

私どもは民間ベースで、愛知万博で飛行船を飛ばそうということを計画しております。お金儲けでやろうというのではなく、中部圏の活性化の一端としてやりたいと考えております。

- 箕浦啓進 委員（中日新聞社メディア局長） -



中部の集客戦略として、名古屋と日本を代表する中部の観光地を強く結び
べき

今回のテーマである中部の集客戦略、都市と農村の交流を考えるときに一番大切なのは、中部地方の各市町村の役割分担と連携ではないかと考えます。先ほど須田委員からお話がありましたが、観光というのは私も非常に大事な産業だと思います。とは言いましても、名古屋の場合、史跡は幾つかあるけれど、とても客を呼べるものではない。そういうことから、名古屋及びその周辺は産業観光とか都市観光というのがメインになると思います。しかし、一步外へ出れば、知多、渥美、三重には海もあるし山もある。岐阜には山、川、静岡には海、湖、いろいろな観光地に恵まれている。高山から白川郷あたりは、伊勢志摩や浜名湖もそうですが、日本を代表する観光地です。そういう点で、この地域には、名古屋から近い所で非常にすばらしい観光地がある。しかしながら、名古屋とそういう観光地の連携は必ずしもうまく取れてない。たとえば名古屋へビジネス客が大勢来ます。非常にビジネス客は多いのですが、その人たちがどうするかと言えば、結局はそのまま仕事が終わったら帰ってしまう。名古屋というのは、少しでも早く帰りたい町というイメージになっておりまして、岐阜とか三重とか静岡の観光地へ行くようなシステムができてない。それが、この地域としてこれから考える問題点ではないかと思います。

具体的に何をしたらいいかということになれば、単にPRするだけではお客さんは来ません。や

はり、この域内、特に名古屋からのアクセス、交通の便を良くすること引き続き大事だと思います。列車、車、飛行機にしてもそうですが、幸いそのいずれもこの地域には新しい計画が進んでおりますので、ぜひこれを進めていく必要があると思います。

東海北陸自動車道は、中部に今までと違った大きな可能性をもたらす

東海北陸自動車道がどんどん伸びております。今までこの地域は、東西を結ぶ道路は非常にたくさんあったのですが、南北が薄かったということで、東海北陸自動車道は今までと違った効果があるのではないかと思います。これがつながれば、金沢、能登、黒部といった北陸の観光地と、白川郷、高山を通過して海と山の観光地が一体化する。さらに、一宮まで出れば東名・名神とつながって静岡・三重ともつながっていくということで、東西・南北両方が結び合った観光ラインができるのではないかと思います。観光だけではなく、ビジネスの面でも北陸の港と名古屋・四日市といった太平洋側の港につながりますし、物産でも北陸で取れた魚が数時間後には東海側の都市に並ぶということで、商業にまで大きな影響を与えるのではないかと考えております。

道路ネットワークの充実に併せ、各都市の役割分担を明確にした中部の青写真をしっかり作らなければ、関東・関西に分断される

東海北陸自動車道は、21世紀の中部地方に大きなメリットを与えると同時に、下手をすればマイナス面も出てくるのではないかと思います。

東海北陸自動車道ができ、確かに客はどんどん来るようになったのですが、必ずしもこれが地元にもメリットばかり与えているわけではない。たとえば高山の場合は、関東からも名古屋からも、関西、さらには四国あたりからも客が増えているのですが、一方では逆のことも言えまして、飛騨や奥美濃にいる方は、別に名古屋に出かけなくても、東京でも大阪でもそんなに時間をかけずに行けるわけです。名古屋を素通りし、関東、関西へ流れてしまうのではないかという心配が逆に出てくるわけです。道路整備というのは、プラス面とマイナス面の両方があり、これをしっかり把握していないと、中部は結局なくなり、東と西に分断されてしまうのではないかという気がいたします。

そういうことで、非常に大事になるのは各都市の役割分担ということになってくるのではないかと考えます。JR高島屋ができ、名古屋のデパートは大変激しい競争になっているのですが、高島屋ができてはっきり分かったことは、名古屋の商圈は浜松から大垣だということ、同時に地方都市のデパートがダメになってきているということです。大きな買物をする商業は名古屋に集まり、地方都市はそれを補完するような形になっていくのではないかと見られます。四日市や桑名、岐阜のあたりは、これからはむしろ住宅都市として伸びていくのではないかと考えられます。

名古屋の近郊の都市は、一つの都市で工業も商業も全部やるというのではなく、それぞれの役割を担って分担していくことを考えた方が良いのではないかと考えます。それにより、名古屋を中心とした中部地域としての行き方が生まれてくるのではないかと思います。

いずれにせよ、中部地域がしっかり固まって力を持たないと、真ん中である中部は下手をしたら東と西に分断され、なくなってしまう。そうならないように、21世紀のしっかりした青写真を作ることが必要ではないかと考えます。

2. 自由討議

- 須田寛 委員 -

まんなかビジョンのアウトカム指標は、全国共通の取り方、作り方に基づいて作成すべきでないか

今ご説明いただいたアウトカム指標ですが、ブロック計画の中にいろいろなアウトカム指標があるのはよろしいわけですが、この中で比較的行政に関連のあるような指標の取り方、作り方は、この地域独自のものをお考えになっているのでしょうか。強いて意見を述べますならば、本省ともよく相談いただいて、全国や他の地域と比較できる、今後六全総などを調整した場合にこれが即地域の計画としてつながっていくようなものが望ましいと思います。

地域独自のアウトカム指標も、できるかぎり全国的に比較できるようなものにすべき

地域独自の指標についても、全国的につながりそうなものについては、比較できるようなもので作られた方が良くと思います。たとえば観光客の入込というのがありますが、これは県によって取り方がまったく違い、横の比較がまったくできません。ああいうもので施策を議論することはできないので非常に困っているわけですが、そのようなことのないように調整していただきたいと思います。

- 松尾稔 委員（名古屋大学総長） -



何をやらなければいけないかを導き出すために、これまでの自己評価はどうなっているか

須田委員のおっしゃったこととよく似たことを申し上げようと思いますが、中部地方整備局の特徴は一体何でしょうか。たとえば大学でも自己評価とか他者評価を猛烈にやっていますが、そういうことをやられたことがあるのでしょうか。そういうことをやれば、何をやらなければいけないか、あるいは改善点、そういったものが出てくると思います。

ビジョンの方は、非常に網羅的だと思います。どこに焦点を絞ってやっていくのか。アクションプランとして何からやるのか。組織としてどういう点に問題があるのか。そういったことを聞かせてもらえないでしょうか。

- 清治真人（中部地方整備局局長） -

ずばりのお答えは不可能でございますが、特徴としてお話をさせていただくとすれば、お示しました7つの目標は、どこにでも出てきそうに思われる項目もあろうかと思いますが、このように7つに整理したことが一つでございます。

また、フォローアップ委員会というものを作っており、国と地方、経済界の方にも入っていただいておりますが、この会議で、作成段階や今後のフォローアップもしながら、柔軟に改定しつつ目標に向かって進んでいこうということです。この会議では、共通の意識を持って取り組んでいきましょうということと、それぞれの持ち場で共通の目標に向かって努力していこうではありませんかというやり方を取っています。これらの進め方自体が一つの特徴でございます。

それから、全国でもアウトカム指標を設定してやっていこうとしているのですが、それには各ブ

ロックごとの積み上げがなければ本来きちんとした数字にならないと思います。先程、同じ取り方をしているのかというお話がありましたが、社会資本整備の重点計画というのがボトムアップでいくのか、逆に上から下りてくるような方法でいくのかというところについて今宇宙遊泳をしており、実はまだ無重力状態です。

そういう中で、地方として必要なものについては、みんなで話をしたり意見を聞いたりすることによりそれを掲げ、そこから出てくる成果は地域独自のアウトカム指標で見ながら、顕在化してきた問題についてはフォローアップ委員会の方で改善策を講じながら進めていきたいという、プロセス重視型で、しかも出てきた成果については地域全体の成果でものを見ていきたいという方式に切り替えていっているということであり、先取りしているということでございます。

- 松尾稔 委員 -

何をやるか、整備局自身がもう少し明確に打ち出す時期に来ている

環境とか公共的なインフラというものは、世代を越えて共有するものです。今さら申すまでもないことなのですが、しかし、地方都市はどんどん空洞化している。余裕のあるうちに、インフラについてはやるべきものはやらなくてははいけない。

ですから、そのために、国際競争力と言っても、なぜ国際競争力を持った国にするのかということが問題になると思います。そういう中で、中部が、日本、世界の中でどういう意味で存在感を出していくのか。そうすると、必然的に個性化とか自由化という問題が出てくると思います。それに伴い、規制緩和もどうしても出てくる。その背景に必ず責任という問題も出てきます。

これだけのものが出てきたわけです。その中から、この懇談会で順位をつけてどういう点に絞れということかもしれませんが、やはり整備局自身も、そういったものをもう少し明確に打ち出す時期に来ているのではないかと思います。

役所的なやり方を改め、ユーザーの視点に立ったやり方も必要

それから、整備局自身、役所自身のやり方としまして、これは大学の反省でもありますが、大学ですと、これまではユーザーの視点など全くなかったです。それがこの頃強烈です。そのポイントでやっています。つまり、大学を見るとサービスをする側と受ける側が混在した社会なのですね。そういう認識は10年前までは全然なかったと言っても良いと思います。それに類したことは谷岡委員も触れておられたと思いますが、特に公共事業は、サービスを提供している側と使っている側が混在するものを作るわけです。そういうことで、役所の手法の自己改革のようなものも必要なのではないかと思います。

- 平山芳昭（中部運輸局局長） -

ビジョンは、地方懇談会というものを扇大臣の主導のもとに各ブロックで始めたのがもとになっていますが、それを計画したときにも、既に六全総の議論がありました。六全総を作るのかどうか。五全総までは、国が全体の計画を引っ張っていき、そのなかで、いろいろな所からご要望を聞き、意見を聞きながら作っていくというスタイルだったわけですが、もうそんな時代ではないのではないかと思います。公共事業に関して、21世紀に入って余裕がある

のかないのかということ自体が、人によって認識がずいぶん違うだろうと思います。

限られた財源の中で、そろそろ順序づけをしなくてはいけないのですが、それを国が上から引っ張っていく時代は終わっているのではないかという危機感が国の方にも強くあります。それで、各ブロックの地方機関、民間の方々も含めて、意見をいただいた方が良いだろうというのがスタートにあるわけです。国の関係の部分については行政が責任を持って実施いたしますが、その前段階として、何が地域として重点なのだということは、国ではなく、皆さんのご意見を聞き、その中で判断させていただき、方法を決めたいというのがこの会のスタートになっています。

絞り込みが進んでないというご意見だと思いますが、逆に、この地域としてはこういうものに重点を置くべきだという絞り込みを、もう少しやっていかなければいけないだろうと思っています。そのあたりをご理解いただきながらいろいろなご意見をいただければと思います。

- 桑田宜典 委員（（財）岐阜県県民ふれあい会館理事長） -



地域が主体性を発揮し、県境を越えて取り組む時代に

国で教科書を作り、地方がそれを忠実にやっていく時代は完全に終わったと思います。地域が主体性を発揮し、責任を持って仕事をやり遂げていくという時代になってきていると思います。市町村合併もすごい勢いで進むと思いますし、その次には、県とは一体何なのかということが必ず問

われると思います。その場合、国の仕事は何なのかということも併せて問われるわけで、岐阜県だけとか愛知県だけとか三重県だけという時代はすでに終わっていると思います。そうした中で、非常に大きな命題ですが、こういう場で、消費者が何を望んでいるのかまとめていただくのは非常に良いことだと思います。

地域の均衡ある発展には、省庁の連携が重要

どこに重点を置くかは大変重要なことですが、総論としては、都市と農山村の均衡ある発展が非常に重要だろうと思います。そうした場合、道路、鉄道、インフラ、それから情報という問題も当然出てくると思います。そうしたときに、国土交通省だけで取りまとめいただくのは限界があると思います。そういうことで、ぜひ今後とも他省庁との連携をお願いしたい。

農山村で生活する人たちの望みも踏まえ、都市と農山村のあり方を精査すべき

それから、農山村ですが、今、岐阜県におきましても耕作地の放棄、山林の荒廃がものすごい勢いで進んでおります。都市の方が、自然が良いとか、歴史に恵まれているとおっしゃる気持ちはよくわかりますが、ある意味では後進地域ですので、そこで生活する人たちが何を望んでいるかということも十分お聞きいただきながら、ぜひ整備をお願い申し上げたい。

それから、いわゆる食料問題。産業振興はきわめて大事ですが、その基本となるのはやはり食料で、自給率をどう高めていくのか。

そういうことを思いますときに、中部としてどうしていくのか。やはり暮らしというのが原点ですので、農山村のあり方と都市のあり方、それから食料自給率の問題、こうした点をもっときめ細かく精査をしていく必要があるのではないかと考えております。

良質な水の確保と魚族対策を

ダムの問題ですが、これからは天然水、自然水が非常に少なくなると言われております。ダムはいらないとおっしゃる所がありますが、生きていく上で、あるいは産業でもそうですが、水の確保をどうしていくのかは極めて重要な問題だと思います。

と同時に、いわゆる生物をどうやって守っていくか。今、アユの冷水病というのが全国的な問題になっております。気がついたら魚がいなくなったということにならないよう、この対策を取るようにはしてくださいとお願い申し上げてきました。今、他の魚類にまでこの冷水病が移っております。魚族対策を真剣にやらないと大変なことになると思います。

国際空港にふさわしい航空便の充実と外国に比べ遜色のない料金設定を

私も観光の仕事をしており、台湾などへ誘客のお願いに上がるのですが、台湾の皆さんにとっては飛行機の便が非常に悪い。夕方着いて、朝早く帰らなくてはならない。そういう条件に併せて名古屋空港からどうやってお客さんを運ぶか、どこに宿泊場所を求めるかを考えていくと、実は受入体制が整ってない。24時間体制で新空港ができますので、少しは解消されると思いますが、ぜひ国際空港にふさわしい便の対応と外国に比べ遜色のない料金設定に十分配慮していただきたいと思えます。

まちづくりでは、電線類の地中化や色彩の問題に積極的な取り組みを

それから、電線の地中化。細かいことですが、都市観光といいましても、日本の都市はとても観光に耐える都市になっていないと思います。そういう面で、これからのまちづくりの中には、色彩の問題とか電線の問題もしっかり位置づけていただきたいと思います。

- 水谷研治 委員（中京大学教授） -



やれる体力はない。税金を払える分しかやることはできない。

やらなければならないことを実際にやるだけの体力があるだろうかと思しますと、私はすでになくなってきていると思っています。ですから、この中で一体どういう所へ絞っていくか。その場合、短期的にやらなければならないことと、10年あるいは20年計画でやらなければならないこともあると

いう、期間の問題を頭に入れておく必要があるのではないかという感じがします。

どれくらい絞らなければならないかという程度の問題ですが、もはやお金がどれくらいなくなつたかということについて、我々委員自身が認識しておく必要があるかと思っております。非常に粗雑な話ですが、私自身が試算しますと、かなり支出を抑えて、たとえば役人の数を半分とまでは言いませんが、かなり抑えて、公共投資はほとんどないに等しいまで圧縮するという前提で考えたうえ、どう見ても消費税が48%くらい必要です。新しいことをやるのは結構ですが、それ以前に税金を払った分でやりましょう、こういう事態ではないかと思っています。

長期的な視点で本当に必要不可欠なものしかできない

そうしますと、本当にやれるのだろうか。やる分はどれくらい絞らなくてはいけないのだろうかということ、しみじみ考えてしまいます。それでも国家としてやらなくてはいけないことがある。特に真ん中にある中部としてやらなければならないことがある。これは長期的な観点で、本当に必

要欠くべからざるものだけでありまして、身の回りのことはほとんどできないという具合に考えるべきだろうと私は考えています。住民にやらせるというのは大変いいのでありまして、住民がモッコをかついで道を作ってみますと、そんなことではとてもできないということがすぐわかります。

そして、住民というのは暇があって、国政に、あるいは県政に、市政に参加できるように思うかもしれませんが、実は5年、10年、20年先を見ますと、そんな余裕はなくなるだろうと思います。きめの粗い行政しかできなくなる。本当に絞る。これが一番重要な段階に来ている。

今、日本の社会がどうなっていくかというのは我々はよく知っているはずなのでありまして、いわゆる中山間地域が将来の姿になるだろうと私は思っております。ということは、若い人がほとんどいなくなり、老人が老人を介護する。それだけで疲れ果てて、とても住民が何かできるなんていう余裕はなくなってしまうのではないかという感じがあります。そして、野山が荒れてもその手入れをやる余裕がない。きめ細かい行政が求められても、役人の数も半分になればきめ粗くやるしかない。ほとんどのことはできず、どうしても必要なことだけやる。こういう事態になるだろうと思っております。

とすれば、そこに到るまでのところ、今のうちにどうやって絞っていくか。何をやめていくか。何だけは残さなければならぬか。これは行政にとっての緊急の問題でありまして、そういったことについて官民が力を合わせ知恵を絞らなくてはいけない。本当に絞る。これが一番重要な段階へ来ているのではなからうか。こんな具合に思っております。

- 佐々木一成 委員（日本政策投資銀行東海支店長） -



中部でどのような目標が必要かという視点からの目標設定を

私も全総というのはそろそろ終わりではないかと思えます。国の号令一下、同じような開発をやっていく時代はもうそろそろ過ぎ去っただろうと思えます。

ここであげられている目標、指標ですが、全国同じようなものがあがってくるということですが、これからは各地域で目指すべき目標はそれぞれ異なってくるとおられるので、中部地域でどのような目標が必要かというような観点からのピックアップが非常に重要ではないかと思えます。

情報発信をどうやっていくかが中部にとっての非常に大きな課題

月に1回程度、東京の本店に支店長の業務連絡会議で集められるんですが、元気のいい支店というのがあるんですね。どこかといえば、景気とかは関係なく、最近は四国です。なぜかという、讃岐うどんです。東京でもかなり話題になっておりますし、安くてうまいらしいんですね。

ひるがえって考えますと、名古屋にも味噌煮込みうどんがあると私なんか思うんですが、なかなか全国区にならない。その差は何か。いろいろあるとは思いますが、一つ大きいのは情報発信の問題だろうと思えます。いかに話題性を持たせるかによって、かなり効果が違ってくると思えます。

NHKで「さくら」をやり、高山や古川が非常に賑わったというようなこともありますが、やはり情報発信をどうやっていくかということが中部にとっての非常に大きな課題だと思えます。万博も間近に迫っていますが、東京へ行きましても、あまり知られてないという実態がございます。これ

もやはり、どうやって情報を発信していくかということを中心に考えるべき時期に来ているのだろうと思うわけです。

人を魅了するソフトパワーを備えた観光振興を

やはり今後は地域の特色を生かした魅力をどう作っていくかというのが非常に重要だろうと思います。それが地域の競争力につながるだろうと思います。

魅力づくりはどういうことかといえば、やはり観光振興にならざるを得ないだろうと思います。魅力というのは、たとえばハーバード大学のジョセフ・ナイという教授はソフトパワーと言っていますが、それをどうやって身につけていくか。中部はハードパワーは強かったのですが、人を魅了するような力、ソフトパワーが弱かったんだらうと思います。それをどうやって観光振興に絡めてやっていくかということが非常に重要になると思います。

先ほどの須田委員の話に戻りますが、産業観光という発想はすばらしいと思いますし、都市づくりをきちんとやり都市観光につなげていくことが非常に重要ではないかと思います。

外部の力を借りてでも魅力をきちんと作っていくことが重要

箕浦委員から名古屋はなかなか宿泊がないという話がありましたが、最近私の所に東京から出張者が来ますと、結構泊まるんですね。昔は名古屋に来ましても、あまり宿泊しなかったのですけれど、泊まるようになった。なぜ泊まるのだと訊きましたら、マリオットに泊まってみたいということなのです。マリオット効果かと私は思っているんですが、これも魅力づくりの一つだと思うのです。中部は今まで自前主義でやってきましたが、そうではなく、これからは外部、マリオットは外資ですが、外部の力を借りてでも魅力をきちんと作っていくことが非常に重要になってくるのではないかと考えております。

- 奥野信宏 委員（名古屋大学総長特別補佐） -



ブロック行政のあり方が見えてこなければ、選別もなかなか進まないのでは

今、市町村よりも広域、都道府県よりも広域、そのような行政が求められているのは当然のことなのですが、市町村よりも広域な所の部分は市町村合併という形で具体的な形になっていますが、都道府県よりも広域のところは全く見えてこない。中部圏開発協議会で知事さんがお集まりになられても、各県の計画をバインドするだけですから、右肩上がりで陳情型のときにはい

いんでしょうが、選別するとなるとできないんですね。

結局、先ほど運輸局から発言がありましたが、そここのところの大將がいけないものだから、何を選んでくるかという決定ができないんですね。だから、その先の行政のあり方として何か出てくれば、ブロックでの意思決定ということがもう少し具体的な実感をもって感じることができるとかなと思っています。

都心部に基盤整備を集中し名古屋の魅力増大を図る。そこで名古屋ブランドを育むことが強いモノづくりにも結実する

2番目の観光とかまちづくりですが、やはり名古屋ブランドを作ることが非常に大事なことだと思います。そういう意味での観光は非常に大事だと思います。

都心部の魅力を高めていくことが、全国で、特に大都市圏で行なわれ、名古屋でも行なわれているわけですが、行政的には、名古屋駅から栄、桜通りから若宮大通りの間にいろいろな基盤整備を集中していくことが非常に大事だと思います。今まででの自治体であれば、とてもじゃないがこういう意思決定はできないのだろうと思うのです。一村一品運動にどうしてもなってしまう。そういう政策がこの地域でも言われだし、自治体もそれなりの理解を示されるということは、非常に大事な政策転換であり、そういう意味で、私は名古屋の魅力増大について、いささかなりとも期待を持っているわけです。

それがモノづくりにどう結びついていくかということですが、やはり人を引きつけるには都市の魅力がないとダメですし、最近、モノづくりは追いつかれるのが早くなったんです。追いつかれないように、半歩先、一步先に行くことも非常に大事なことなのですが、一方で追いつかれないもの、容易に真似のできないものを作っていく。それはやはり、その地域の歴史とか文化に根差したブランドだと思うのです。そういう意味で名古屋ブランドを作っていくことが大事ではないか。

まちをどう作るかというのは非常に難しいのですが、私は日本の社会資本整備は遅れていると思います。ですから、基盤的なものをもっと必要であると考えておりますが、そのうえで、町の中の味わい、奥行き、そういったものを名古屋の中でどう作っていくか。鳴海であるとか徳川町の町並みであるとか、そういったものをしっかり活かし、奥行きと味わいと歴史を感じさせるような、そういったものが名古屋ブランドのために必要ではないかと思っております。

- 清治真人 局長 -

環境については自然再生法なるものが今国会を通りました。これまで、環境アセスメントや自然に対する子供の総合学習というところは、個別の重要課題と捉えてやってきましたが、まだまだ環境への配慮が足りないというご意見がたくさんございますので、そこは十分配慮してかかっていく必要があると思っております。

また、私どもは、地域の活力を支えていきたいという思いでビジョンを作ろうとしておりますが、水谷委員からは、20年、30年先を見て何が必要かということと併せ、何をやっていくかという選択が大事であるご提言いただきました。確かに、財政も非常に厳しいところがありますので、この両方の問題を解決していくための知恵をこれから発揮していかなければならないと考えております。また、広域という視点については、整備局で良いのかどうかわかりませんが、そういう広域的な目で意見を集約していくことに努めてまいりたいと思っております。

以上