

国土交通中部地方有識者懇談会

「まんなか懇談会」

(第5回提言分)

平成15年2月27日開催

「まちづくりと住民参加、安全・安心の確保、モノづくり産業の国際競争力について」

1. 基調発言

- 桑田宜典 委員（（財）岐阜県民ふれあい会館理事長） -



地方分権の時代が本格的に到来し、地方行政は中央依存体質から脱却しなければいけない

私も長い間、地方行政に携わらせていただいたことから、地方行政を取り巻く情勢などを中心にしてお話申し上げたいと思います。

地方分権の問題と市町村合併という大きな流れがあるわけですが、地方分権につきましても、ご案内のとおり平成12年4月1日から法律が施行されているわけですが、地方自治の時代が本格的に到来するわけですが、これは押し止めることができない大きな流れでございます。地方分権一括法といいましても、23庁にまたがるもので、非常に広範な法律になっているわけでございます。これによって本格的に事務の委譲がおこなわれ、「国と地方自治体は対等である」という新しい関係が明確にされてきたわけです。

これまでのいわゆる中央集権体制は明治維新で確立されたものでございます。それ以前の徳川時代は各藩がそれぞれ自立して、貨幣、藩札までも独自に発行していたということで、相当の自治能力を持っていたわけでございます。明治維新後わずか130年の歴史の中で、中央集権化によって、「欧米諸国に追いつけ追い越せ」と経済大国づくりが急がれたわけです。欧米の科学技術、あるいは欧米の制度を取り入れて、それをもとに国の方でいわゆる教科書を作り、全国一律にそれを実施してきたというのが実態でございます。けれども、社会が成熟し、地方も次第に力をつけてまいりまして、地方独自の行政を進めるという考え方も声として大きくなってまいりました。そういう中で、中央集権体制の歴史的使命は終わったと言えるかと思うわけです。もはや地方自治体は、いわゆる護送船団方式の中で安住してはいられない状態になったわけで、これからは自分たちの頭で考え、自分たちが汗をかいて実行していく時代になったわけです。

自主自立した地方行政をおこなうためには、市町村合併は避けて通れないもの

一方、市町村合併につきましても法律が平成11年7月に公布されまして、平成17年の3月31日まで効力を持つということで各地で進められています。岐阜県で申し上げますと、人口は211万ほどで全国18番目くらいにありまして、市町村の数は99もあるわけでございます。合併については、各市町村に自主的に検討いただいておりますが、岐阜県としては99から約20以下になろうと思っております。大雑把に言いますと、市町村の数を約5分の1にするということで、これは法律ができたからといって強制されるものではありませんけれど、先ほど申し上げたような財政状況、あるいは権限委譲等に伴って、自主的にやっつけようとするとしても合併を避けては通れないということでございます。

地方が自主自立した行政をおこなうためには、地方財政のあり方も見直す必要がある

地方分権は、一括法という形で権限委譲はされましたが、それに伴う財政問題については、実は先送りされております。名実ともに自主自立の地域社会、いわゆる地方分権システムを確立するた

めには財源問題は避けて通れないわけでごさいます、単に権限を委譲するというだけでは済まない時代になっているわけでごさいます。地方の借金は14年度末で約195兆円ほどあるわけでごさいます、これは平成3年度に比べて約125兆円の増加、約2.8倍に膨らんでいるわけで、非常に短期間で大変な借金が増えております。国におきまして、まさに大変な状況になっているわけでごさいます、国の補助金を廃止する、あるいは縮小するというのではなく、地方に対してどういう自主自立のための財源を配分するかということを一日も早く確立していただかないといけないと危惧しているわけでごさいます。

地方独自の行政を進める財源の確保が厳しい中では、地域に暮らす住民とともに考え、ともに実行することがきわめて重要

このような中で地方が自ら教科書を作って、独立していかなければならない時代になっているわけでごさいます、そういう意味では、まさに県民が主役、あるいは市町村の方が主役となって、ともに考え、ともに実行することがきわめて重要になってくるわけでごさいます。こういう厳しい情勢の中でいかにして処していくかということ、県民あるいは市町村の皆さんとともに協働型の社会を作り上げていかなければならないと思うわけでごさいます。これまでは、県民あるいは市町村の皆さんは、スポーツに例えれば、スタンドで観戦あるいはサポーターをやっていただいたというところでごさいます、このように行政を進めるには大変厳しい情勢になりますと、一緒にグラウンドに立ってプレーをしていただく、そんなことが非常に重要であるかと思ひます。

岐阜県のことを申し上げて恐縮ですけれども、梶原県政誕生以来、「夢おこし県政」を実施してまいりました。「夢」というのは、「このようにありたい」という願望でごさいます。県民の皆さんから約7万件の夢をいただきました。この夢おこし県政の効果は、大きく分けて3つごさいます。1つは、県民の望む方向の傾向を全体として見ることができ、大きな流れをつかむことができるということ。2つ目は、アイデア集めとしてはこれに勝るものはないくらいアイデアが集まるということ。3つ目は、県民の間に参加意識が芽生えてくるということでごさいます。これは提案したものが実現されるという喜びがあるわけでごさいます、岐阜県の場合はこのようにして県政を進めてまいりました。

住民と協働していくためには、情報公開を徹底しておこなうことが必要

財政が大変厳しい状況でごさいますので、ガラス張りの行財政をやっていく必要があるわけでごさいます、情報を徹底的に公開し、県民あるいは市町村の皆さんに情報を共有していただき、税の使い途を自分たちで充分に考えていただくことが重要となってきます。県民あるいは市町村の皆さんとともに築いていく、知恵を出していく、そして汗を流していくという協働社会にどうしても移行せざるを得ないと思うわけであります。阪神淡路大震災以後、ボランティアやNPO等の活動が活発になっております。これからはこういう力が地域を起こしていく非常に大事なものになっていくのではないかと考えているわけでごさいます。

- 東恵子 委員（東海大学短期大学部助教授） -



美しい景観や歴史・文化といった地域の魅力を向上させることは地域の活力につながる

中部のビジョンというと大変大きなテーマでございますが、景観形成をしながら進めるまちづくり・地域づくりに関わる中で感じることを述べさせていただきます。よろしくお願いいたします。

日本の港の多くは産業港で、今産業の空洞化を起す中、遊休地ができたり工場が閉鎖したりという状況になっております。清水港は富士山を借景にした天然の美港と言われた所ですけれども、10年前の清水港はベルトコンベアや煙突といった産業一辺倒の様相で、人工景観と自然景観の不釣り合いが顕著なものでございました。清水港の色彩計画は、住民参加型のパートナーシップ、企業との協働、行政とのコラボレーションによって「清水港の風景に合わせた美しい景観づくりを作ろう」と港づくりをおこなってきた取り組みでございます。

美しさというのは、嗜好の問題であるとか言われます。けれども、清水港の計画を通して、美しさというひとつのまとまりが、従来型の整備よりも地域づくりの源になるのではないかと感じております。特に、中部は、伊勢湾、鳥羽・志摩の景勝地、静岡、伊豆など大変自然の豊かな所であり、日本の中心でございます。そういう中におきまして、私たちが求める地域の魅力づくりということでは、自然景観と私たちの作る人工のものを調和させ、美しいものに作り上げるということが大きな課題であり、地域の魅力づくりは活力につながっていくのではないかと思う次第です。

美しさというのはなかなか評価しにくいと言われますが、これからは、心の充足、心の豊かさとか満足度、自分たちの地域としてのアイデンティティを持てるものとして、美しさはわかりやすい指標となるのではないかと感じております。また、それぞれ地域の個性、積み重ねられてきた歴史・文化を見出すことが大事であり、それらを地域の顔としていくことが必要だと思っております。それが人の力に結びついていくのではないかと感じている次第でございます。

住民と行政が対等な立場で一緒に話し合う場を設けることから地域づくりは始まる

地域づくりにおいては、住民と行政の対等な立場でのコラボレーションする場をできるだけたくさん作っていただくことではないでしょうか。ここで言う対等な立場というのは、行政の役割としてではなく、行政の専門性を持った個人として、一緒に話し合って協働していくという意味で、これが本当に対等な関係なのではないでしょうか。地域づくりは、最初はお互いの立場の対立から始まることが多いのですが、次第にその中から協調が生まれてくるものだと思います。地域づくりを進める上で、それぞれの意見を出し合いながら、話し合って一つの方向性を見出すという、今までの私たちにはない体質をトレーニングしていくことが大事ではないかと思っています。

暮らしの視点から地域の港を見直し、魅力ある拠点として地域づくりに活用するべき

名古屋港はスーパー中枢港湾ということで、物流・産業に特化して国際競争力の中で展開していくのだと思いますが、他の港については、従来の港の機能を失う所が多くなるのではないかと思います。今までは、港の空間は産業用の空間でございましたけれども、これからは都市と一体化した港町づくりを進めるべきではないでしょうか。かつて港は、自然が豊かでいい海があって良好な生態系でございました。けれども、産業に特化する中でそういうところが失われてしまいました。そ

のようなところを再生し、都市部とのつながりを取り戻していくことを早急にやらなければいけないのではないかと考えております。

三重から名古屋、静岡、港はたくさんございます。産業港だけではなく、観光の観点からも港を見直して、地域おこしをすることが魅力ある地域づくりに結びつくのではないかと思います。地域で暮らす人たちが港を見直して、暮らしの視点から何に役立てるか、地域の活力の拠点としてどう活用できるかということも考える必要があるのではないのでしょうか。「『暮らしを海と世界に結ぶ港づくり』女性ネットワーク」では、全国的に連携して、津々浦々の港づくりを通して、港の魅力を地域の活動に結びつけたいと思っている次第でございます。

開発によって損なわれる環境を修復し、後世代のために美しい環境づくりを

この半年ほど、フランスのルアーブルなどの国際的な港を見てまいりました。2000年プロジェクトという産業経済力のためのプロジェクトとして開発を進めているわけですが、その開発行為と同時に、必ず多額のお金を投資して環境を修復しているという話を聞いて大変驚きました。ロッテルダムとかルアーブルとかいろいろ競合する港がありますが、環境に関するEUの協定があって、「競争は競争」としながらも、お互いに「地球環境を守る」こととしていることが大変印象深く感じました。やはり開発するに当たっては、港の環境とか沿岸域の環境を壊した分をどう取り戻すのかと、長期的に物事を捉え、じっくり進めてもいいのではないかと考えている次第です。

産業が空洞化しているということで、アジア諸国との競争、協調を考えなければならない、アジアの国の港も見てみようと思い、先日、ベトナムへ行ってまいりました。そこで私は大変驚かされました。そこに広がる光景は日本企業が立地した工場団地でした。幅広い道路を通して、港を拡張し、工場団地を広げていました。そこでは、環境問題に対する回答は返ってきませんでした。産業の空洞化で日本の経済が低迷したりしているわけですが、企業が移転するならやはり環境も考えながら活動するという、先進国としての振る舞いが求められていると思った次第でございます。

これからは、後世に残すものとして市民に喜ばれるもの、ユーザーに喜ばれるもの、建設してすぐ壊れるものではなくて、丈夫で長い期間耐えられるもの、それから、美しい環境づくりを行なうていただくことが、中部の活力を次世代に残すことになるのではないかと考えております。

渡辺捷昭 委員（トヨタ自動車（株）取締役副社長）



循環型社会、高度情報化社会、成熟した人間社会が到来するなかで、世界の中の中部として考える視点が必要

私に与えられたテーマはモノづくりの国際競争力ということで、モノづくりをしていくのに、この先10年くらいはどんな社会になるのかということを考えてみました。

1点目は、再生社会、循環型社会の到来。すなわち、環境と調和し、持続ある成長を目指す社会が1つ。2点目は、ユビキタス・ネットワークと言われている社会の到来。高度情報化社会の中で、IT技術が進化していったら、安心・安全、快適に暮らせる社会がユビキタス・ネットワークの技術によって生まれるのではないかと。3点目は、成熟した人間社会。グローバル化が進展する中で、世界の人々が年齢とか性別とか、あるいは国籍とか歴史とか文化、そういうものを尊重し合う社会が訪

れ、地球規模で大きな交流が生み出されるのではないかと。そういう時代が現実のものとなってくるのではないかと思います。そういう中で、日本の中でどうあるべきかというよりも、世界の中の日本、世界の中の中部としてどう考えるのかという視点で考えていかななくてはならないのではないかと思います。

世界をリードする技術開発力や人材を生み出す地域を目指して、今、何を為すべきか真剣に考えなくてはならない

私ども自動車業界は、まさに国際競争の真っ直中であります。その競争に打ち勝つためにはどうするかということでありますけれども、私の持論は「世のため、人のための企業でなくてはならない」、「世のため、人のためのモノづくりでなくてはならない」と思います。これは全く私見であります。車で言えば、走れば走るほど空気がきれいになる車を作りたい。ぶつかっても絶対に人を傷つけない車を作りたい。乗ると健康になる車を作りたい。情報の受発信基地としての車を作りたい。そんなふうに考えております。そういう夢といたしますか、あるべき姿に対して、世界と競争していくわけでありますので、我々が大きなテーマとして考えているのは、技術開発力の問題とコスト競争力の問題、そしてそれを実現させる人づくりの課題があると思っております。今申し上げましたような技術開発力やコスト競争力、あるいは人材の問題で日本が世界のリーダーになる、その世界のリーダーがこの中部地区から生まれてくるということが私の夢であります。そのために何をなすべきかというところを真剣に考えていかななくてはならないのではないかと考えております。

世界という市場の中で、日本のモノづくりが競争力を持ち、評価を得ることが最も重要な課題

現実の問題に立ち返ってお話をしたいと思います。自動車だけ取り上げてみますと、日本の自動車産業はずいぶん構造変化をしております。1990年に日本国内で生産した台数は1,350万台もありましたが、昨年は1,026万台で、12年間で約320万台強減っております。一方で、海外生産は、1990年に日本の自動車メーカーが海外で生産した台数が320万台に対して、昨年は730万台で、約400万台増えております。一方、国内で売れた台数を見ますと、1990年が778万台であったのが、昨年は580万台にとどまりました。約200万台減っております。人口はそんなに減ってはいないわけですが、台数は減っている。これだけ景気が低迷しているという証拠でもありますが、言い換えれば、市場のある所でモノづくりが進んでいるという現実があるわけであります。

そういう意味で、これからの自動車市場をどう見るかということが重要になります。世界中で自動車を持っている人が約7億5,000万人おります。人口は約60億人でありますので、割り算いたしますと約8人に1台くらいの割合で車を持っていることになります。実際には、人口の1/4に過ぎない所に車の3/4があり、人口の3/4の所には車の1/4しかない。8人に1台ですが、中国などはずいぶん少ないのです。そういう状況から、自動車の利便性を考えればまだ世界に市場があると考えられます。ただ、発展途上国にどういう車を出していけばよいか、それぞれの国において「世のため、人のため」になるような車をどういうふうに作っていけばよいかということが大変重要な問題であろうかと思います。

このように考えますと、先ほど申し上げました技術開発力とコスト競争力というのが現実として日本の自動車メーカー、あるいは日本のあらゆるモノづくりの企業にあるかどうか、日本がきちんと世界の中で評価され、位置づけられているかが大変重要なテーマだと思います。

環境、安全、情報通信が技術開発力にとって大きなテーマ

では、技術というのは一体どういうことがテーマになるかということでもありますけれども、先ほど申し上げましたように環境の問題、あるいは安全の問題、それから情報通信の問題。この3つのテーマがこれからの技術開発の大変に大きなテーマではないかと思えます。

「走れば走るほど空気がきれいになる」と申し上げましたけれども、燃料電池、水素をエネルギーとした車、あるいはその中間にあるハイブリッド車が本当にいいもので安く作ることができるかどうか。代替燃料をどう探していくか。あるいは、安全、衝突とか事故を予防する技術がどこまで生まれてくるか。情報技術をどういうふうに自動車に取り入れていくか。このような3つの分野での技術開発が大変重要になると思えます。

コスト競争力を高めるためには、「ムリ・ムラ・ムダ」を徹底的になくし、改善を図る努力が求められている

コスト競争力について、たとえば労務費の時間単価、あるいはエネルギー費や材料費など様々な原単位を調べてみますと、残念ながら日本は世界に比べて一番安いものは一つもございません。それだけ日本は高コスト構造になっているということでもあります。日本はその高コスト構造をいかに克服していくか、コスト競争力をどのようにしたらつけられるかということ在必死になって考えていかなければ、たとえば中国のような所に負けてしまう可能性があると思えます。

そういう局面では、日本の知恵や工夫というものが、大変重要になるのではないかと思うわけです。日本の技術はすり合わせ技術で大変優秀であると言われておりますが、そこに知恵や工夫を入れて「ムダ・ムラ・ムリ」をなくし、いかにいいものをより安く作るかということが大変重要になってくる。今まで以上にその努力をしなくてはいけない時代になってきたのではないかと思えます。

今、私どもでは、ムダやムラやムリをどうやってなくすかということをいろいろ考えております。たとえば、材料はこのままでいいのかどうか、種類はこんなにたくさんあっていいのかどうか、バリュー・アナリシスをおこなって、「思い切った設計革命、技術革命を起こす」ということに知恵を出してやっております。

2つ目は、「モノづくりであるなら、今までのやり方ではなく、思い切った知恵や工夫を出して、作り方を変えていけ」ということで、生産革命を起こすということでもあります。たとえば、プレス機械であれば故障したり段取り替えをすると稼働率が低下するわけでありまして。その稼働率を上げて、設備や機械を寄せて、余分なものはラインを止めて、それを活用する方法を考える。ダメなら捨てる。このように「上げて、寄せて、止めて、活かして、捨てる」といった5段階でいろいろ考える。これを「寄せ止め運動」と言っているのですが、そのような知恵を出して改善する余地はまだまだありますし、製造業の中にはたくさんの「ムダ・ムラ・ムリ」があるわけです。

サプライチェーンと言っておりますが、物流の面でも革命を起こせないか、償却費の負担や技術開発費でムダがないとか、いろいろな面での固定費を削減する「固定費革命を起こせ」ということもやっております。このように「4つの革命を起こせ」と言っているのですが、まだまだやることがたくさんあると考えております。

日本の国際競争力を高めるためには、人材育成が鍵となる

設計革命、生産革命、固定費革命、サプライチェーンの革命というようなことを誰がやるかとい

うことが大変大きなテーマでありまして、これは人の問題につながってくるわけです。日本の腕あるいは知恵をもっともっと磨いていくための人材育成がこれから大変重要ではないか。すなわち、モノづくりは人づくりであると考えております。

技術開発力をつけること、コスト競争力をつけること、それができる人材を育成することが大変重要ではないかと思えます。このためには、モノづくりの情熱、あるいはスキルをしっかり伝えていくことが大事であり、グローバルに通用する人材の育成も必要です。また、変化や危機を察知できる感覚、センスを持ってマネジメントする、あるいは仕事の中で地道に物事を実践できる人材をきちんと教育していくことが重要です。このような人材教育は学校教育においても、企業内教育においても必要だろうと思えます。

国家的な戦略ビジョンをつくって科学技術創造立国を目指すべき

最後に、お願いのような提案のようなことを申し上げたいと思えます。

1点目は、科学技術創造立国としての日本として、その明確なビジョンを出すべきではないかと思えます。資源の乏しい日本が世界に伍していくためには、モノづくりの技術とか技能の進化とそれを支える人材の育成によって製造業の強化を図り、科学技術創造立国を目指すことが必要ではないかと思えます。たとえばアメリカでは、軍事技術の民間への転換を含めて、国家としての科学技術戦略を練る技術戦略の専門家が大変多いと聞いております。日本でもそのような国家戦略を持つこと、目指すべき明確な国家像あるいはビジョンとそれを具現化するための戦略・戦術をぜひ作って、引っ張っていくことが大変重要ではないかと思えます。

ITS国際会議や愛・地球博は中部の技術力を世界に向けて発信していく絶好の機会

2点目は、この中部地域に関することではありますが、たまたま2004年にITS国際会議がございます。2005年には愛・地球博がございます。これが一つの大きなチャンスではないかと思えます。こういう場で中部の技術力をきちんと示していくことが大事で、産官学が一体となって実証していく大きなチャンスではないかと思えます。このチャンスを生かすために、国としてさらにしっかりと引っ張っていただきたいと思えます。

2. 自由討議

- 須田寛 委員（東海旅客鉄道（株）取締役会長） -



ポイントを整理してメリハリのある明快なビジョンに

まんなかビジョンを全部読ませていただいたので、それについての感想ないし意見を申し上げたいと思えます。必要なことはほとんど全て書いてありますし、精密に書いてあるという感じを受けました。ただし、若干メリハリがないというか、どこが一番ポイントがあるのかということがもう一つはっきりしません。いろいろな項目がある中で、交通基盤、都市基盤、生活基盤、環境基盤、災害対策といったように全てに関わってくる項目があります。たとえば交通基盤の項目を見た場合に、全体としてどんなビジョンになるのかということがわかりにくい。確かに、いろいろなところに交通基盤のことが書いてあるのですが、全部を通して読んで、頭の中で組み立てないと見えてきません。たとえば、交通基盤や災害対策などの項目を縦軸に、あらゆる施策を横軸において、マト

リックスというか、関係性を整理したものが付属資料にでもあると非常に読みやすくなるのではという感想を持ちました。

日本のまんなかである中部に投資する効果を定量的に示せないか

「なぜこの地域が日本のまんなかなのか」という根拠を示せるとよいかと思います。そうでないと、「まんなか」といっても、単に「地理的に真ん中ですね」ということで終わってしまう可能性があります。たとえば、中部の道路網が完備され、中部国際空港が完成し、仮に、我々がビジョンとして描いているものが全て整ったら、全国的にどのような経済波及効果を与えるのだろうか。まんなかであるこの地域だけにそういう投資がなされて、他の地域に投資がなされなくても、絶大な効果があるはずで、中部の道路を現状のままにした場合の全国への影響、それを仮に、我々が考える理想どおりにした場合の全国への波及効果はどうなるのかということ産業連関的に分析すれば、まんなかであるこの地域に投資する効果を定量的に示せるのではないかと思います。

水谷研治 委員（中京大学教授）



厳しい現実を踏まえ、10年、20年先を見据えた国土計画を考えるべき

普段、私どもは1年か2年くらい先しか見ないのですけれども、国土計画は10年、20年、50年、100年を目指すべきであります。現実問題としてなかなかそこまで見られませんので、将来像として考えるのは10年、20年くらいを考えるということだろうと思います。その場合に、何を前提にするかと申しますと、役所はどうしても政府の計画を前提にせざるを得ないので、政府の見通しとはどういうものかといいますと、「やがて何とかなる」という見通しになるわけです。ところが、現実を見ますと何とかなるのではなくて、まったく逆であろうと私は見えています。10年、20年後、どれくらい悲惨な状態になるか。それを前提にするかどうかによって、すっかり見通しは違ってくるのであります。

経済が縮小していく中、中部が中心となってモノづくりを頑張っていかなければいけない

何がどういう状況になるかといいますと、経済は著しく縮小するだろうと思っております。その中で、国民生活の水準は相当下がるだろう。そして、20年後にはかなりの悪性インフレが出てくる可能性があるのではないかと考えております。こうした中で、何をしなくてはいけないかと言いますと、一も二にも我が国にとって重要なのはモノづくりだと思っております。これをいかに維持するか。それを維持するのが非常に難しい環境になっていくというわけです。水準全体が下がっていく経済の下においては、物が売れませんので企業は成り立たない。その中でも、中部は中心となって頑張っていかなければならないと思います。

もはや安全対策ですら国全体を均一におこなっている余裕はない

経済が厳しい状況になっていきますと、諸外国の例を見ましても、社会の安全性が大変な問題になってきます。今のように安全な社会であり得るはずがないのでありまして、これについてどう考えるか。全体が拡大する場合におきましては、「より公平に」という余力があったのでありますが、果たして今後は、我が国全体としてそんな余力があるのだろうかという感じがいたします。安全性、自然災害についてすべて守らなければならないというのでありますが、本当にそんな余力があるか

といいますと、私はもはやなくなっていると思うのです。その意味では、社会資本の重点化も当然ながら、あらゆる面での重点化が必要となってくるわけです。重点化する所以外は、かなり諦めなくてはならないだろうという感じております。そういう前提の下で、理念、その理念の実現に向けて具体的な施策を作っていくべきだと考えております。

奥野信宏 委員（名古屋大学総長特別補佐）



市町村合併により、社会資本の有効な利活用、行政サービスの効率化を図るべき

地方分権、市町村合併については、当然の方向だと思っておりますが、この中で何をやるかということによって幾つかの問題があるだろうと思います。地方分権というのは地域間の競争でありますので、地域間の格差は当然出てくるわけでありまして、現在の基準財政需要というのは経済の伸びに比べて随分高くなってきていると思うわけでありまして。いろいろな団体が地方交付税交付金の交付を受けるといようなことになっているわけでありまして。このあたりをさらに厳しく見ていくと、地域間の格差はさらに拡大していく。したがって、市町村合併にどのような意義を認めるかということ、一つには社会資本の有効な利活用であるとか、介護や教育など効率的なサービスの提供があるだろうと思います。

経済成長が見込めない社会では、結果の公平を求めるのは無理かと思えます。プラス・マイナス・ゼロのところ、伸びるところはプラス、伸びないところはマイナスになっていくわけで、その格差があると思うわけでありまして。一つの大きな自治体が他の者を助けるといったことは、今後はあまり期待はできないだろうと思います。したがって、小さなものが集まり、連携して新しい価値を作っていくという連携の効果が実例として、これからどんどん積み重なってこれば、小さな所が集まって合併することの意味が具体的にわかっていくのではないかという気がしております。

都心居住の観点から中心市街地空洞化の問題を考えてみるのが重要

まんなかビジョンで中心市街地の問題がございます。中心市街地から商業施設がなくなった、だからそこに商業施設を呼び込んでまたにぎやかにしようというようなトーンがあるのですね。それは、今までの土地利用計画が悪かったからそれを直せば何とかなるという話だったらいいのですが、私はそういうことでもないのではないかと思います。店が郊外に逃げたから、中心部にまた店を引っ張ってこようというのではなく、むしろ都心部の居住を中心に据えれば違ったことが見えてくるのではないかと思うわけでありまして。

- 佐々木一成 委員（日本政策投資銀行東海支店長） -

モノづくりの競争力を高める上では、規制緩和によって高コスト構造を見直すべき



私なりに大事だと思うのは、モノづくりの競争力を考えていく上で我が国の高コスト構造をどのように考えていくかが今後の大きな課題になってくるであろうと思うわけでありまして。これにつきましては、やはり規制緩和が一番大きな対策の一つであろうと思います。競争力

をつけるべきところには規制を緩和していくことが重要になってくるであろうということであり、その一つの方策として、よく言われています構造改革特区の話がありますけれども、モノづくりに関してもこのようなことをきちんと進めていくことが重要になってくるであろうと思います。

規制緩和と規制強化、メリハリをつけた施策展開が重要

逆に規制強化という観点からいきますと、環境デザインの話などは、むしろ規制強化の話かと思えます。環境デザインは景観の問題に関連してまいります。これは中部に限らず全国的に重要な問題ですが、このような分野につきましては、今後はむしろ規制を強化していく形でやっていくことが非常に重要であろうということでありまして、メリハリをつけた施策が今後の日本にとって、中部にとっても重要になるだろうと思います。

農業の問題についても横断的な視点から議論していくことが必要

まんなかビジョンは国交省が中心となる分野ということでまとめられているものだと思いますが、よくよく考えてみますと、農業の問題も非常に大きな問題だろうと思います。特に中部地域の産業の中でも、農業は有力な産業の一つでありますし、そのあたりをどうしていくか、どう考えていくかという議論も少しは必要ではなかったかと感じました。そのための社会資本整備をどうするかという意味でも関係がある問題だろうと思いました。

谷岡郁子 委員（中京女子大学学長）



市民語で書かれているので、わかりやすいビジョンとなっている

報告書全体を見せていただいて、一番よかったと思う点は市民語で書かれていることです。わかりやすく読めました。これまで様々な審議会などでいろいろな書類を見せていただいた中で、市民の方から出てきた意見がたくさん付け加えられていることによって、課題が非常にわかりやすく浮かび上がっている。誰が読んでもわかるというのは、本当に真剣にPIを進めていってほしいことが伺われました。あちこち見ないとわからないという部分もありますが、いろいろな関連の中で出てきた意見がこっちに入るのかあっちに入るのか必ずしも明快でないものを素直に出しているという点で、むしろ評価できると思っています。

整備したものが本来の目的のために使われるように規制を強化しなければいけない状況がある

規制強化、規制緩和という話が出てまいりましたが、規制強化という形でぜひしていただきたいと思っていることがございます。しばしば、せっかく整備して作ったものがその目的のために使われていない状況がございます。たとえば、道路は車を通すために使われているのであって、駐車場にするために作られたものではありません。地震などの緊急事態が発生した場合に、余計な混乱や危険を生み出すことになるだろうと思います。あるいは、歩道に自転車がたくさん置かれていたり、物が置かれていたりということがあります。このような状況に対して規制を強化するなど、本来の目的が果たされるようになれば、もっと必要だと思われる課題についても整理できるのではないかと思います。

市民が関われる部分においてはむしろ規制を緩めて、市民参加を促すべきである

規制緩和という点に関して申しますと、役所は相変わらず「ご意見を聞く、相談にのる、ただしやるのは全部役所ですよ」というスタンスでいると感じるわけです。たとえば、市民の皆さんからもたくさん要望あがっていますように自転車道あるいは歩行者専用の道といったものの整備があります。かつて赤道とか青道と呼ばれたものがあつたように、役所ではなくて一般の人々が道あるいは川辺の整備などを随分やっていたのではなからうかと思うわけです。

たまたま万博と関連しておりますが、私どもが、青少年公園と海上の森の間をつないで万博会場に「歩いても行けるようにしよう」ということで、県有地の元々は赤道であったところを、人が通れるように草刈りや枝払いをおこないました。学生らも参加して、完全に無料奉仕でおこなったわけですが、勝手にやったということで、先日、県からお咎めがきてしまいました。

このようなちょっとした整備あるいは川辺の掃除をするということは、「県有地、国有地だから役人以外は触ってはいけないのだ」ということではなくて、みんながもう少し触られるようにしてもいいのではないかと思うわけです。もちろん安全の確保や、いわゆる私利私欲のために使わないといった当然のルールはあります。けれども、公序良俗に反しない、あるいは多くの人に役立つような場合にまで杓子定規で一律に規制されてしまうという状況があるわけで、市民が一緒になって何かをしようとしたときに何もできないという構造がございます。このようなものについては、ある種の規制緩和をして、地域の人々が普段利用する歩行者用の道は、地域の人々が整備をすることができるようになればと思っております。

近視眼的にならず包括的な視点から新しい取り組みを

愛知万博などは新しい形を見せる実験としてはとても有効だと思うのですが、いわゆるリサイクルをやったりリユースをやったり環境への考慮を真剣にやっている一方で、エネルギーコストから見ると一番高く付くようなカナダの木材をたくさん使ってパビリオンを作ることが行なわれているわけです。そうではなくて、日本の林業など自然と兼ね合うところで、CO2を出さないような形で、森を守ることや会場を作ることなど一体化した形で包括的にできるような構図にならないかと思うわけです。そのようなことができるようなことを新しい施策として出していただきたいと思います。やはりそれぞれの分野に仕事が落ちたときにまだまだ近視眼的になっている嫌いがあります。

箕浦啓進 委員（中日新聞社メディア局長）



地域に住んでいる人が読んでも、具体的なイメージが湧くようなビジョンに

まんなかビジョンを読ませていただきまして、大変気になることがございます。第2部の囲みで書いてある部分を読んだのですが、ここで出てくるのは名古屋市ばかりで、名古屋以外の都市及び地名が全く出てこないのですね。正直言いまして、名古屋以外の地域はどうなるのかということが見えてこないところが大変気になります。

たとえば、35ページに「名古屋市に過度に依存せず、ゆとりと集積がベストミックスした地域」

とあるのですが、おそらくこれを読んでも、どういう地域になるのかということイメージできる人はいないのではないかと思います。確かに全体を見ると非常によくまとまっていますし、隅から隅までいろいろ配慮してあるので、政府や全国の経済界に向けてということであれば、これでもいいのかもしれません。けれども、まんなかビジョンをこの地域に住んでいる人に向けて出すものだという考えでいきますと、はっきりとしたイメージを持つことができる人はおそらくいないのではないかと思います。新聞的に言いますと、これは全国紙が書いた中部地方論という感じがいたします。もしこれを私ども地元の新聞が書くときには、地元の地名を出して、そこに住む人にとって、自分の住んでいる町の10年後はどうなるか、自分たちの住む地域の生活は20年後にどうなるかということが見えるように工夫いたします。まんなかビジョンを誰のために出すかという視点がもっとあってもよいのではないのでしょうか。

- 桑田宜典 委員 -

都市と農山村の関わりあいが増え重要になってくる。農山村の多面的な役割についてもビジョンの中で言及すべき

箕浦委員がご発言いただきましたように、内容としてはよくおまとめいただいておりますけれども、名古屋の記述だけが目立つというのが実は私も非常に気になっております。名古屋が中部圏としての核になることは間違いないわけですが、農山村との関わり合いが非常に重要になってくるのではないかと。特に、農山村の多面的な役割というのが非常に多いわけございまして、その点についてももう少し触れていただくと非常にありがたいと思います。

地方分権が進めば、地域間競争が激しくなり、広域的な視点から考えなくてはいけない

それから、地方分権が徹底的に進みますと、おそらく県というものはなくなっていくと思っております。そういう意味ではもっと広域的な視点に立って物事が考えられるべきで、日本の中での地域間競争がますます激しくなってくるだろうと思うわけございまして、先ほど申し上げましたように、財政問題は非常に大きなことございまして、これを徹底的に解決しないと本当に何もできない、本当の閉塞状況になることを私は危惧しております。

中長期のビジョンにおいては、少子・高齢化は前提としてとらえるべき重要な課題

人口問題がどうなっていくのかということをお考えしたときに、岐阜県の場合、25年後には大体35万人くらいに減少するという予測を立てております。高齢者1人あたりの労働力人口が平成12年で3.0ありますが、平成37年には1.3になると予測されています。これは大変なことです。少子化対策に真剣に取り組まないと、何もできなくなるのではないかと危惧するわけございまして。

このビジョンが非常に長いスパンでお考えいただくことは大変いいことなのですが、それを支えるのは人です。前提となる人の問題についても十分に議論を尽くし、どうしていくかということをお考えしないと、計画の支えがなくなってしまうのではないかと危惧いたしております。

中村幸昭 委員（鳥羽水族館館長）



新聞記事のネタになるようなメリハリのあるまんなかビジョンを

情報発信の件でお話したいと思います。国交省というよりは、地方整備局とマスメディアの活用の問題でございます。

先ほど須田委員からご指摘がありましたように、このまんなかビジョンはメリハリがなく、新聞記事になりにくいと思います。何をポイントにするのかということが羅列気味だと思います。これは最終的な問題だろうと思いますが、最終案ではその点を整理していただきたい。

中部は情報発信力の弱さが課題

最近では、電波の影響力が非常に強いわけであります。NHKの名古屋放送局が独自で制作している「中学生日記」は名古屋で制作して全国に向けて情報発信している長寿番組です。これは東京や大阪で作っているものではありません。特筆すべきものだろうと思います。しかし、民放各局が作っている番組などは、東京にキーステーションがあって、全国30数局をネットしているわけです。

中部は情報発信が上手とは言えない。発信している情報量も少ないと思います。たとえば、愛知万博は、万博協会や愛知県、名古屋市が頑張っていることはわかっておりますが、東京や大阪ではほとんど知られていない。九州や北海道ではなおさら知られていない。アジアの人々が訪れると、「地球博って何ですか」、「愛知万博って何ですか」と訊かれます。残念ながら、万博についてほとんどの人が知らないというのが実態であろうと思うのです。

様々なマスメディアを活用して、全国に向けた情報発信を

中部地方整備局がまんなかビジョンとしてまとめたもの、特筆すべきことを、全国の方に知ってもらえるように、テレビ、ラジオ、FM様々なマスメディアに対して、もっとPRをするべきであります。中部圏、東海4県内だけでテレビ、ラジオに取り上げられるのではなくて、北海道から沖縄まで、全国ネットの電波に乗ることが大事です。そのためには、NHKや民放連を活用するなど、マスメディアの活用を活発にやっていただきたいと思っております。

松尾稔 委員（名古屋大学総長）



社会資本のビジョンは、50年先、100年先という視点が必要

まんなかビジョンは、非常によく書かれてありますが、10年、20年先のビジョンというのは、社会資本を考える上では、中期的な計画、もっと厳しく言えば短期計画であると言えます。社会資本のビジョンということであれば、せめて100年くらいの視点が必要だと思うのです。今、技術はスピードだと言いますが、その理論に乗らないのが社会資本です。50年とか100年先について、変動するいろいろなコンディションを考えるとどうしても悲観的になってきます。人口をはじめ何もかも縮小傾向です。右肩上がりではありません。猛烈に縮小していく中で、50年先、100年先がどうなるか。そういうスパンでビジョンは考えるべきじゃないだろうか。

ビジョンの実現に向け、具体的な実行計画を示して着実な実施を

50年、100年先を睨んで、まんなかビジョンを中期的あるいは短期的な計画として捉えるならば、

今や行動に移すべき時期です。いつまでに何をやるべきかということ、重要度も含めて整理して、実行に移していくという次のステップに踏み込んでこそ、このレポートが生きてくるのではないかと思うわけであります。つまり、中期・短期計画的なビジョンがここに示されるので、この望ましい姿と現状との間にどういうギャップがあるかを分析し課題を抽出する。その課題をどういう順序で対応していくか、実行していくかということ、次のステップで示すとよいのではないかと感じました。

- 東恵子 委員 -

地域づくりの方向性を示すビジョンは、住民の声をきちんと吸い上げることが必要

まんなかビジョンの1ページ目に「国、4県1市、地元経済界の初めての共通ビジョン」と書かれていて、これから住民参画型の地域づくりを行いましょうというときに、なぜ住民の人たちの声をもっとビジョンに反映できないのかと、先ほどから悶々たる気持ちになってきております。

地域づくりは、日々のことですが、遅々として進みません。そこで何を求めていくか、何を将来像としていくかということが、地域の人々の生きる活力になったり、地域の方向性になったりすると思っております。国民の豊かな生活のためにということでビジョンが作られ、インフラ整備が行なわれる。そうであるはずなのに、整備のためのプログラムが並んでいるということが残念です。

中部はモノづくりと観光連携軸による新産業の創出という産業二本柱で

名古屋を中心としたモノづくり産業は大事なテーマだと思いますが、これからのグローバル化、新しい産業の構築ということでは観光が一つの柱になってくると思います。観光を考えたときに、地域の連携とかネットワーク、地域固有の歴史、文化、環境といったものを活かしていくことが大切ではないか。観光連携軸によって新しい産業を創出することが、地域にある一つ一つの芽を磨き上げていくビジョンになってくると思っております。このような産業二本柱で考えていただけたらいいなと思っております。

具体的な地名や地域の資源を記述して具体的なイメージの湧くビジョンに

富士山であるとか白川郷など、自然環境・地域資源として大事なものは、具体的に名前を載せていただいた方がわかりやすいビジョンになるのではないかと思います。特に富士山は中部にあるわけで、それにまつわる伊豆観光も東京の観光と見られがちですが、中部国際空港が開港したときに、どのようにアクセスして観光連携軸を取るかという視点もぜひ入れていただきたいと思っております。

- 渡辺捷昭 委員 -

ビジョンは、将来像を絵に描いて、誰が見てもわかるようなものに

ビジョンですので、この目標を達成するとどんな絵になるのかということがわかるものにしてほしいという感じがします。そうすればメリハリも出てくるでしょうし、どういう方向に向かっていくかということが見えてくるのではないのでしょうか。大変すばらしいことをやっていたいるわけですから、実現のためにも絵を描いて目に見える形にした方がいいのではないかと思います。

目標実現に向けた課題を明らかにした上で、役割分担、連携のあり方を明確に示すべき

国土交通省だけでなく、国としてどうするか、県としてどうするか、市としてどうするか、地域

としてどうするかという役割分担の明確化、既存の枠組みを超越した連携ということが、目標実現に向けた重要な鍵となるだろうと思います。そういう意味では、それぞれの役割分担と、それを進めていく上での課題、抵抗勢力が何であるかということオープンにして進めていけるかどうかということが最大の課題ではないかと思います。

どんな小さなことからでも、早期に実施して成功体験を示すことが重要

どんな小さなことでもいいので、ビジョンに書いてあることを早く実現して成功体験をつくっていただきたい。特に、国土交通省だけでやるものではなく、様々なところと連携した取り組みを成功体験として見せていただくことが重要ではないかと思います。

西尾武喜 座長（（財）名古屋都市センター理事長）



ビジョンの具体化に向けて、他省庁との関連をチェックする必要がある

まんなかビジョンは、対象範囲も非常に広く、具体化するのは難しい問題ではありますが、国土交通省だけでできる問題ばかりではないと思いますので、他省庁との関連をどうするかということもチェックをしていく必要があるのではないかと思います。

国と地方自治体の連携・役割分担がしやすいように国の方針を具体的に示すべき

まんなかビジョンと社会資本整備重点計画法案との関係も非常に深くなるだろうと思います。これまでは下水道整備5カ年計画であるとか、都市公園5カ年計画といったものがあつたわけですが、全部一本化して重点化集中化のための計画に転換するというところで、トータルで予算はこうですよと言われてしまうと、地方自治体としては、どういうふうに事業をやればいいかがさっぱり掴めないわけでございます。たとえば国の方向、あるいは予算の伸びがどのくらいかということによって、地方自治体としては具体化するための技術者をどれくらい採用して教育するかという問題に関わってくるわけでございます。道路の計画も、5カ年計画がなくなるということになりますと、どれがどのくらい今後5カ年間に伸びていくのかということが非常にわかりにくい。その辺をよほどきめ細かにご説明願わないと、地方自治体としては非常に困るのではないかと思うわけです。

名古屋港・中部国際空港を全国屈指の物流拠点として活用するためには、この地域の商社的な機能の拡充が課題

港湾と空港に関しては物流の拠点ということですが、名古屋港については大深度のコンテナバースが完成し、ハード面では非常に整備されております。今でこそ5大港の輸出入で国内1位になりましたが、今までは神戸港の輸出入量が多かったわけでありまして。それはどうしてかということ、物を動かす力、いわゆる商社のような機能が名古屋にはほとんどないために、ハード面はできてもなかなか第1位になれなかったのではないかと。これは空港も同じことだと思います。空港もこれからは人ばかりでなく、貨物量を相当増やさなくてはいけないということでございます。中部国際空港が貨物の取り扱いを伸ばすためには、それを扱う商社のようなものをどう整備するかということが課題になるのではないかと思います。

名古屋においても都心回帰が強まるため、都心部における良質な住環境の整備が必要

これからは名古屋のような大都市でも都市構造がコンパクトになってくると考えられます。東京

では、汐留とか六本木、品川、あるいは丸の内等で大規模なビルの再開発が盛んに行なわれております。大都市の周辺部に出ていった人たちが都心へ帰ってくるという傾向は、名古屋でもすでに出てきつつあるわけでありまして。そう考えますと、都心における良質な住宅の建設促進が必要になってくるのではないかと思います。今までは市営住宅などの整備がありましたけれども、これからはもう少し高級な住宅も整備していく必要があるのではないかと思います。

一方で、大きなビルができて、商店がその中に全部取り込まれてしまいますと、周辺にある既存の商店街が非常に衰退するわけがございます。再開発する場合にはそういう問題にも配慮することが必要ではないかと思います。

市民が活用できるスペースを街中に設けて、賑わいのある都市を

名古屋周辺にはテーマパークがあまりございません。ハウステンボスのような大規模なものがつぶれかかっている時代ですので、大規模なものを誘致することはあまり感心できません。また、観光という点では、産業観光というお話がございますが、非常に難しいという感じがしております。むしろ、都心の賑わいをつくること、市民が使えるような小さな公園とか、大道芸人がやるような日曜遊歩道というものを、具体的に名古屋で考えていく必要があると思うわけでありまして。

過疎地域におけるバス路線は地域住民にとって欠かせない足であり、行政として確保すべきもの

過疎地のバス路線は採算が合わないために廃線になってしまうわけですが、過疎地には高齢者など交通弱者がたくさんいるわけでありまして。そのような地域の交通は行政バスとして残していただくような方策についても、ビジョンの中で書いておく必要があるのではないかと思います。名古屋市でも高齢者は地下鉄よりもバスにたくさん乗っております。バスが廃止される傾向にありますが、バスに乗りたいという高齢者は非常に多いわけでありまして。とりわけ過疎地域については何とかできないかと思うわけでありまして。

中部国際空港へのアクセス道路など高速道路のアクセス向上を

中部新国際空港へのアクセス道路は、知多半島自動車道が1本あるだけです。夏場の海水浴客で混雑するのではないかという心配がございます。また、第2東名から知多半島自動車道へ接続するインターがなく、インターから出て、一般道路を走って、それからまた知多半島道路に乗らなくてはいけないようなことになっております。このような高速道路網の課題をどうやって解消するのかということも、今後の問題として具体的に考えていく必要があるのではなからうかと思っております。

治水・利水の問題は、上流から下流まで流域ごとに協力して取り組むべき

治水対策をもう少ししっかりやっていただきたいと思っております。ダムがいろいろ問題になっておりますが、ダムは非常に治水にも効果があります。とりわけ砂防ダムは治水においては必要ですし、治水と利水を兼ねたダムも非常に重要なものです。ただし、利水と治水の両方を兼ねたダムは運営が非常に難しく、天気の状態を見ながら水をどれだけ放流するかということを常に考えなくてはなりません。利水の部分まで放流してしまい、夏場に水が不足するというようなこともありますし、洪水の場合は、利水の水を溜め過ぎて洪水の水を受け止められなかったということもありがた得るわけでありまして。したがって、大きな河川には河川流域委員会のようなものをつくり、そういう場で運営を考えていくことが必要ではないでしょうか。たとえば木曽三川協議会というものがございますが、上流も下流もそれぞれが持っている権利が運命共同体ということがございます。以前の国土計

画では、「中部は一つ」ということでやってきたのですが、中部地方を一つにまとめて計画を作るというのは非常に難しいのではないかと思います。できれば、木曾三川など河川流域をまとめた道州制といった単位で計画を作っていただきますと上流と下流の問題もある程度話ができます。渇水時に一番問題となるのは農業用水と水道水の相互関連ですが、どうしても農業用水の方が利権が強く、水道が断水するということが起こり得るわけであります。このような問題も、河川流域委員会のような場であらかじめ計画を作っていただくとよいのではないかと考えております。

ビジョンの具体的な実施に向けて明確な役割分担を

このビジョンを具体化するということでは、どこが主体でやるのかということが気になります。あくまでも国が主体となるのか、あるいは県でやるのか、協働でやるのかといった分担が明確でない。県域を越えたときにどうするのかというような問題がございますので、その利害調整をしっかりと見定めていきませんと、仕事が進んでいかないのではないかと思うわけであります。

計画を推進する上では、情報公開の徹底と市民の声を聞く場を繰り返し設けることが重要

大計画が中止されたりする背景には、情報公開が充分でないということも要因としてありますので、市民の声を聞くことは大変重要だと思います。まんなかビジョンでも実施しているようですが、市民の声を聞く場が1回だけですと言いつ放し、聞きっ放しということになってしまうのではないかと思うので、やはり2回、3回実施するべきではないかと思います。大まかな計画ができたときに1回やる、あるいは完成して具体化するときに1回やるというように情報公開を何回もやることによって仕事がスムーズに行くのではないかと思います。

以上