

第10回国土交通中部地方有識者懇談会

【まんなか懇談会】

(第10回議事録)



平成17年3月14日(月)
K K R ホテル名古屋3階芙蓉の間

- 松尾 稔 委員（（社）国立大学協会専務理事（財）科学技術交流財団理事長） -

長期、中期、短期それぞれのステップで為すべきことを明らかにすることが重要



これまで長期、中期、短期そして行程表というステップに分けて物事を整理するという姿勢を貫いてこられたことは、大変結構なことだと思っております。

最終報告に向けて、それぞれのステップにおける目標や為すべきことを明確にしていく必要があるのではないかと思います。

国土の健康回復と持続的な発展はトレードオフの関係にある。両者の整合点をどこに置くか明示する必要がある

国土の健康を回復するという場合に、100年、200年前の状態に戻すのか、あるいは現在の状態をベースに改善をしていくのかというところが重要な論点になります。また、「持続的発展」と言った場合に、「持続的」というのは現状維持くらいに考えているのか、あるいは経済的な発展を伴った持続性を考えるのか。この点をはっきりさせていく必要があると思います。

これは言うほど簡単なことではなくて、両者は相反する方向性を持ったベクトルですから、トレードオフの関係にあるわけですね。最適解は神様しかわかりません。しかし、それと思しき解を探していく必要がある。その場合、私は工学出身者ですから、目的関数を作って最適解を探すというアプローチを発想してしまうのですが、そう簡単にいくものではないでしょう。

そうすると、コンセプトでもよいから、トレードオフの整合点をどのあたりに求めていくのかを示す必要があるのではないかと思います。これをまずはっきり打ち出しますと、そこから中期あるいは短期計画の中でやらねばならない思い切った施策が出てくる。例えば、幾つかの集中的に整備する拠点を設けて、その間を重要な幹線インフラで結ぶとか、都市政策の中で環境をコンセプトの最重点に設けるのであるならば、思い切ってマストラで処理するとか、そういう考えられます。

いずれにしても、そういう目標を明確にしてこそ、国民の意識が芽生え、合意ができ、各所で様々な努力が生まれてくるのです。100年先に日本が尊敬される国であってほしいですし、この地域が尊敬される地域であってほしい。そういうことを願うと、今申し上げたとおり、相反するベクトルを持った両者の整合性について、コンセプトを打ち出していく必要があると感じました。

圏域の議論においては、省庁を越えた話し合いが求められる

中部という圏域の考え方は、各省庁の所管されている業務によってまちまちです。産官学で連携しなさいと官は申されるのだけど、圏域の捉え方については、まず官官協力で話し合っていて、お互いに整合性がある解が見つかるようにしていくことが重要ではないかと思います。私個人としましては道州制主義者ですから、非常に広域的にものを考えないといけないと思いますが、この全体的な考え方には賛成です。今後、省庁を越えてそういうことが話し合われることを期待します。

桑田宜典 委員（（財）岐阜県民ふれあい会館理事長）

安全安心社会を形成する上で、治山治水が課題。省庁を越えた連携が求められる



地域において特に一番求められておりますのは、安全・安心問題でございます。特に地震については、いつ起きても不思議ではないと言われているだけに、安全対策を早急に圏域として具体的に進めていく必要があると思います。

特に治山治水の問題でございますけれども、個人の生活はもとより、経済活動を安心して営んでいただく上において欠くことのできないことでございます。これをどういう形で具体化していくのか、はっきり目標を出していく必要があると思います。

先ほど松尾委員からお話ございましたように、特に岐阜県のような所は海なし県でございます。昔から「水を治める者は県を治める」と言われるほど、治水対策、治山対策には力を入れてきたわけでございます。特にその中で、今、山が非常に荒廃しているわけでございまして、山をどうして守っていくのかということなくして治山治水ということはできないと思うわけでございます。そういう意味におきましては、省庁の枠を越えて、山の荒廃を回復し、山の健康を取り戻すということをぜひ連携して進めていただきたいと思います。

また、地震対策等を含めた話になりますが、食料と水の備蓄が非常に欠けているように思います。これについても各省庁の連携が必要であろうと思います。

バリアフリーということが言葉の上では簡単に言われておりますが、現実にはなかなか行き届いていない。外国から観光客を呼び込む際においてもバリアフリーをいろいろな形で進めていく必要があると思います。

提言書の中で具体的に挙げていることはいずれも重要な事項でございますので、この内容の充実に向けて具体的な目標を立てて進めていただければ非常にありがたいと思っております。

海外からの観光客招致に向けて情報発信と受け入れ態勢の強化が重要

岐阜県においても観光消費額は2,800億円を超えておりまして、非常に大きな産業になっております。けれども、当地の情報がなかなか海外に発信をされてないように感じます。各圏域が協力して情報発信にさらに努めていく必要があると思います。

また、外国人観光客の受け入れ態勢が非常に弱いように思います。本当に安心して外国の方が1人で安心して歩けるようなまちづくりを地域を挙げて取り組む必要があるのではないかと。これについては、地域性の問題がございますので、地域性を活かして具体的に進めていく必要があるのではないかとと思います。

- 谷岡 郁子 委員（中京女子大学学長） -

安全・安心の質的な議論にまで踏み込んだ点を評価したい



非常に個性的な方が多いこの懇談会の意見を、みごとに抽出してまとめられたということで大変関心をしております。しかも、方向性としてかなりはっきりしたものが出てきている。これまでの総花的な提言に比べると一歩進んだなという気がしております、その点を評価したいと思います。

大事なことは、いかに省庁の壁を越えて頑張れるかという点です。今回の提言の中でとても画期的だと思っている点は、いわゆる物理的な安全・安心という問題から、化学的な安心・安全の問題、例えば水そのものの質というような問題に踏み込んでいているという点だと思います。

今までは、どちらかという物理的な安全・安心ということをいろいろな形で考えられてきたと思います。質的な問題は捉えにくく、かなりきわどい問題でもあるということで、なかなかそこに踏み込んで議論することが難しい部分です。けれども、そこに踏み込んで議論しなければ本当の安全というものは絶対に語れない部分なのです。そういう意味で、質的な問題を議論することはとても大事だと思います。

国土に関わる諸問題は省庁の垣根を越えて多面的に捉える必要がある

例えば、水の安全について考えてみますと、工業用水などについては廃水処理の問題などこれまでかなり厳しく規制をおこなって、随分対策が進展しました。しかし、生活廃水ということではまだまだ対策が不十分です。さらに生活廃水以上に農業用水の問題が大きく、農業で使われる肥料や薬品などが流出して、河川の一番大きな汚染源になっているといった問題があります。この分野についてはどこの管轄かといえば、言わずと知れたところになるわけです。

また、水の濾過という観点では、山や森林の保全が重要となってきます。河川の問題としてだけではなく、河川が静脈のように行き渡る国土全体の植生の問題等を含めたかなり大きな問題として扱うべきだろうと思います。

そういう意味で省庁を越えることがとても大事になっている。農業、鉱業、あるいは鉱業で採掘された跡地における産廃の問題。そのような問題を含めて、地図の上から見渡すように国土というものを大きく捉え、一方で質的な深さを持って見るという両方の側面で見るとということがないと大きな目標は実現できないと思います。先ほど松尾委員から発言がありましたように、それに対してどのくらい息長く、優先順位をつけてやることができるかということが重要なポイントになると思います。

自ら安全・安心を生み出していくことができる国民性を育み必要がある

国土のインフラ整備によってもたらされる安全・安心によって、人々が行政に頼りきるような姿勢にさせないように注意しなくてはならないと思います。国民に過度の依存心を抱かせないようにどういう形で政策が打つべきかということが重要になってきます。ある意味で、日本は安全な国を作ってきたが故に不安な国民を作ってきたという側面があるのではないかと。安心ではない場合、安全ではない場合に対して自立的に対処できる国民性というものが相俟って総

合的に安全・安心な国が生まれるものではないかと思えます。

したがって、ただ物理的な意味で安全・安心を考えるだけでなく、安全・安心というものを自ら生み出すことができるような国民性を育む教育も重要ではないかと思えます。

- 箕浦 啓進 委員（中日新聞社メディア局長） -

産業や交通体系を現実的に見通せるのはせいぜい50年先程度。超長期的に捉える問題と分けて議論する必要がある



この提言を見て、大変よくまとまっているのではないかと思えます。2005年という年にこれを打ち出すというのも、非常にタイミングのいいものだと思っております。

ここで、50年先、100年先をどう見るかということが特に重要な論点かと思えます。この提言の中では、「安全な国土の形成」と「国土の健康回復」の2つについては、50年先、100年先においても連続するものとして議論できるのではないかと思えます。

けれども、産業とか交通を中心にしたインフラになりますと、せいぜい20年先、30年先、50年先くらいまでは、現在の我々の社会経済をベースにして考えることができますが、100年先ということになると、今の経済、社会をベースにして考えられるものかどうか疑問があります。100年後の産業、100年後の交通インフラがどういう姿になっているか、正直に言って、私には想像できません。100年後ということになると、今は車と航空機、船舶といった陸海空がはっきり分かれていますけれど、ひょっとしたらこれが渾然一体的なものになっているかもわかりませんし、産業においてはどういう産業社会になっているかは容易に想像できるものではありません。

逆に、100年前に日本の産業がどうなっていたか、あるいは100年前に日本の交通体系がどうなっていたかと振り返ってみると、例えば、自動車一つ取っても、100年前に今のモータリゼーションを考えることはとても無理だったと思えますし、交通体系とかそういうものも考えることができなかつた。100年前には鉄道が走っておりましたが、新幹線が走るようになることはとても考えられなかつたであろうと思えます。

したがって、産業とか交通インフラの場合については、50年先くらいまでを現実的に見ることとして、安全や国土のように100年先を見据えて議論するものと分けて考える必要があるのではないかと思えます。

一方、国土とか水という話になりますと、100年先であろうが未来永劫、日本の地形が変わらない限りは必要なものですので、超長期的な視点で議論してもいいのではないかと思えます。

「地域マインド」「国土マインド」はこの提言を象徴する瑞々しい言葉である

この提言を後日記者発表するというのですが、メディア的に言いますと、この提言で見出しになるのは「地域マインド」「国土マインド」という言葉ではないかという気がいたします。瑞々しくいい言葉ですし、この提言を象徴する言葉になっています。

ただ、地域マインド、国土マインドといった場合に、おそらくこの言葉が示す中味の受け止

め方は、年代によって、あるいは性別によって、かなり違う受け止め方があるのではないかという気がいたします。あまりはっきりと定義してしまうとこの言葉の持つ瑞々しさや広がりが見失われて面白くないものになってしまうと思いますが、記者会見等で質問されたときに備えて、ある程度、どのようなイメージのものか、どのような方向性のものかということの輪郭くらいは作っておいた方がいいのではないかと気がいたします。

それから、先ほど松尾委員からご意見がございました中部という圏域の捉え方について、私も全く同感です。私たち経済関係者にとっては中部というと北陸まで含んで捉えておりますが、行政はそれぞれ捉え方がばらばらになっています。この辺について、ある程度枠を作っておいた方がいいのではないかと思います。

- 水谷 研治 委員（中京大学理事・大学院教授） -

右肩上がり成長してきた我が国には大きな油断があった



このまとめ全体につきましては私も大変感心して、うまくまとめたのだと思っております。特に、100年先まで考えるということについて、これは松尾委員が主張なされてきたことですが、必要なことだと思います。

一方で、足元はどうかと言いますと、今、この地域はものすごく脚光を浴びておりまして、すべていいことは中部だと、この地域はすばらしい、皆が見習うべきだということになっておりまして、何もかもいい原因に結びつけて考えられているのが現状です。万博がこれから始まると、一層そういう風潮になるでしょう。そのように言われている我々は大変居心地がいいわけですが、本当にいいことばかりなのかというところでもありません。また、将来を考えてみますとそういうわけにはいかないということがたくさんございます。

振り返ってみますと、大変素晴らしい国だと我々が誇りにしていた我が日本も、周囲を見渡しますと、港の問題あるいは空港についても遅れをとっておりまして、どうにも取り返しがつかないのではないかとこのところまで来てしまっているわけです。これは大きな油断があったからではないかと思えます。

港にしても空港にしても整備の必要性は関係者が一生懸命主張されたのですが、全国あちらこちらで港がほしいと言っているということで、投資が分散してしまった。本当に国として必要なところに力が集中しなかったということがございまして、これはひとえに、長い将来を考えた戦略的な思考が実行されていなかったことから来るのだと思うのです。

この地域といたしましても、現在は大変よろしいのですけれども、将来まで考えて本当に大丈夫かという点をよく考える必要がある。だからこそ、今、このように将来のことを大きく打ち出すことは非常に意義があると思えます。将来どうなるかわからないのですけれども、ある程度わかる面もあるわけです。例えば、全体の経済としては明らかに右肩下がりになってきているのでありまして、これは皆さん方に浸透してきている考えだろうと思えます。ところが、50年以上にも渡って右肩上がり成長してきたものから、我々はどうしても右肩下がりが一時的な

ものだと考えがちです。けれども、現実にはそういうわけにはいかないだろうと思います。

人口が減少基調に入り、厳しさを増す将来の経済環境に備えて国際競争力に資するインフラ整備を今こそしっかり行うべきである

長い目で見るとということになりますと、一番大きな影響を及ぼすのはやはり人口だろうと思います。人口が減少していきますと、社会全体の構造が相当変わってまいります。すなわち縮小の方へ変わっていくわけです。

50年、100年先ということを考えるにあたって、歴史的な見方をしなくてはいけないのですが、海外において参考になることがございます。我々の先輩であるアメリカがどうであったか、イギリスがどうであったかということを考えてみますと、ある程度推測のできることがあります。

例えば、産業の空洞化という問題がございますが、我が国においてもこれが進むであろうと思います。どうやってそれに対応するのかということを考える必要がありますが、恐らく、現在考えられているのと全く反対の政策が求められるのではないかと思います。今油断して、政策の転換をやらないと後でどうなるかといいますと、アメリカのような大変な事態になっていく、イギリスのような事態になっていくだろうと予想されます。そういう可能性があるということを、今の段階でははっきりと言っておかなければいけないと思います。

これが国際競争力の強化という問題でありまして、今現在、国際競争力はあり過ぎるくらいあるわけですが、将来を考えると、そんなことは言っていないと思います。インフラがいかに重要か。産業にとりましても現在のインフラで十分であるとは到底言えない状況にあるのです。そういう問題点をはっきりと打ち出すことが大変意義深いことだと思います。

将来のために国民一人一人が相応の負担をしなければいけないということを自覚すべき

今のうちにやっておくべきことの重要さは誰もおよそわかるのでありますが、ではいったい誰がどのようにやるのかという問題があります。一つの方法としては、NPOなどいろいろな組織が活動なさっていますように、人々がそれぞれ犠牲を払って、汗をかいてやるといった方法があります。しかし、国としてやらなければならない、あるいは地方自治体としてやらなければならないものもありますから、それは国なり地方自治体が推進しなければならない。

国がやるということと自分たちと無関係に行われるもののように思われがちなのですが、それは違います。国民がそれだけの負担をしなければいけないということなのです。けれども、国民が負担するということを論じられることがほとんどありません。国民が負担をせずに、国にやれというのであります。しかも公平にやれ、たくさんやれというのですから、そんなものはできるはずがない。将来を考えたら、そんなことを言っている余裕はありません。国民1人1人が相当負担をしないと日本の将来はないのだということまで言っても過言ではないと思います。これは中部だけに限った話ではないわけですが、非常に景況がいいと言われる中部ですらそういうことを主張すべきではないか感じております。

金融機能の東京一局集中化は必然的な流れであるが、地域に密着した金融機能をいかに確保するか課題が残されている

事務局の説明の中で、これから重要になることの一つに金融という話がありました。関連が

ございますので一言申し上げますが、この地域は産業的に非常に強いのですけれども、金融については例外であります。今は金が余っております、金融はさほど重視されておられません。しばらくの間は重視する必要はないだろうと思っておりますが、果たして20年、30年、50年後まで考えた場合、これでいいのかというと、私はダメだと思います。

中心的な機能を果たすという具合に先ほどご説明がありましたけれども、むしろ逆ではないかと思えます。中心的機能は日本に1カ所でもいいのでありまして、これは東京しかないだろうと思えます。けれども、金融の本質的なところは地元に着したところが本当の金融なのでありまして、その意味で本当は頼りになる金融機関が地域には必要です。これが今ではなくなってしまう。これをどうするかという大問題がございます。この場でどこまで言うかという問題はありますが、そういった課題があるということだけ指摘しておきたいと思えます。

提言の表題はできるだけ日本語表記が望ましい

なお、この提言の表題が「テイクオフ中部」ということになっているのですが、私自信、「テイクオフ」という言葉の意味がよくわかりません。この提言を誰に向けて言うのかということ、もちろん海外の人に対しても言うのですが、主として国内の国民に対して言うのですから、できるだけカタカナ語はやめて日本語にしていきたいと思います。

- 水尾 衣里 委員（名城大学助教授） -

圏域の議論は今後ますます重要な論点になる



前回に比べると随分、わかりやすく、そしてメリハリがついた形にまとまってきて、大変結構だと思います。特に、戦略を大きく4つに分けられたことは、大変理解しやすくなっていると思います。

特に、3ページの「今後の中部圏域の考え方」ということについて、今、まさに国土形成計画について立法化されようとしているときですので、なおのこと、こういう問題をきちんと提示することは重要かと思えます。ここに示されているように、文化・経済・環境という様々な観点から、どんなふうに圏域分けをして計画すべきかということ、さらに具体的に検討して、提案していくことが望ましいと思えます。

また、このところ市町村合併がどんどん進んでいますが、その動きが収束すると、その後は道州制の議論が行なわれてくるのではないかと思います。そう考えると、国のあり方、また国としてどのように広域行政を行うべきかということにまで言及する必要があると思えます。そういうことをこの場で議論していった方がいいのではないかと考えています。

国土の健康回復、国際競争力、観光交流は互いに関連し合うことで中部地方独自の特徴を活かすことができる

戦略の2、3、4については、3つがそれぞれ独立して大きく書かれていますけれども、この3つは関連していて、これらが関連し合うという考え方がこの地域の特質でもあり、この地域がこれから進んでいくべき方向を示していると思えます。このような点を、いろいろな方に理解していただけるように書くべきだと思います。特に「国土の健康回復」というところは万博を開

催する地域としての責任を今後どのように取っていくのかという姿勢を打ち出していくろいいのではないかと思います。

また、産業と大きく関わる部分としては、環境に関する科学技術でもって社会に貢献していく、あるいは環境に配慮した自動車をはじめとする様々なものを世界中に浸透させていくことがこの地域の牽引力になっていくと思います。環境回復ということが国土づくりに関わるとともに、技術でもって環境に寄与していくということが戦略の3番目につながっていくことでしょうし、それが4番の交流時代の観光に大きくつながっていくのだらうと思います。特に、須田座長が提唱していらっしゃるような産業観光を手厚くやっていく中では、より一層産業の厚みを持っていくということがきちんと表明できればいいなと思います。

そのためには、省庁連携ということを考えて、たとえば今、経済産業省が一生懸命取り組んでいるグレーター・ナゴヤ・イニシアチブのような海外投資の誘致も、地域にインフラがあってこそ実現するものですので、そういうことについても言及して、懐の深いところを見せてあげてもいいのではないかと思います。

この地域の観光は、東京や大阪、京都などのような都市内を中心とした観光とは異なって、観光資源が広がりを持っている。そこが中部の特色でもあるし、そういう広い視野を持って、そこを産業というところで支えていくというように、観光産業、産業観光のあり方もこの地域独自のものとして打ち出していけるのではないかと思います。そういう意味で、この3つの戦略はつながっているものだと思います。ですから、環境と観光と産業という要素を相互に結びつけながら目指す方向を示せば、なおいいものになるのではないかと思います。

- 東 恵子 委員（東海大学短期大学部教授） -

100年後を見据えた発展を考える上では、経済的な圏域の広がりを捉えて議論する必要がある



中部という特徴づけがはっきりした、メリハリのあるとりまとめになってきたと思っております。だからこそ、中部はこうあってほしいという気持ちがありまして、2点ほど申し上げたいと思います。

今後の圏域の考え方ということについて、当地域の基軸であります、産業面の圏域はもう少し違いかたちになるのではないかと、環境面から圏域を捉えるともう少し違う見方ができるのではないかと考えています。

特に、中部はモノづくり地域として有力な地域です。今後ますます発展していかなければならないときに、港の整備の遅れなどから国際競争力の低下が起きつつあるという問題がございます。これまで道路網や鉄道網は随分整備されてきたのではないかと感じていましたが、資料を見ると、ドイツに比べてはるかに整備が遅れているという状況がございます。

以前、フランスのルアーブルという所を訪れましたが、ここでは経済的な強化も含めて、鉄道、水路、陸路などのインフラ整備が行われていました。欧州では通貨がユーロに統一されたため、フランス以外の国も含めた広い経済エリアを視野に入れて整備がおこなわれていました。

この提言書に示されている圏域図を見ますと、北陸地域を巻き込んでいます。北陸を巻き込んでいるということは、北東アジアとの関連の中で中部のあり方を考えていくということにつ

ながってくると思います。新たな可能性の圏域図ができるのではないかと、モノづくり地域としての物流を含めた広域的かつ効率的なインフラ整備ができるのではないかと。そのように考えていかないと、中部地域の今後の発展はないのではないかとさえ思うわけです。

また風景や景観といったことに携わる者としては、100年後を目指して風景を作っていきたいと思いつき仕事もしてきておりますが、100年先の地域の将来を見て、今あることを戦略的に進めていくことが、地域の強化になるのではないかと。思います。

環境問題と経済発展は産官学と市民が連携してバランスを保っていくべき

ヨーロッパでは、経済効果を上げる中で環境を保全するビッグプロジェクトがあります。経済的な強化を図る一方で、干潟を作るなど環境保全を進めているというお話を伺ったときに、環境問題と経済発展はバランスよく進めることができるものだと思います。

環境問題では、持続型社会でありますとか循環型社会といった話になりますと、生活者、市民と行政と企業の役割分担が重要になってきます。このように国土の健康をいかに回復していくかという点については、役割分担を明確に示す必要があるのではないかと。思います。

テロ対策という視点からも港の安全性を論じる必要がある

防災の面で1点申し上げますと、港にはテロ対策としてのSOLAS条約がかかりました。そういったテロ対策という意味でも、国を守るという点が明記することも必要だと思います。

最後になりますが、提言書の中で中部圏域とアジアの連携を示す図がありますが、地理的にアジアと中部の位置関係を示せばよりわかりやすいのではないかと。思いました。

- 中村 幸昭 委員（鳥羽水族館館長） -

24時間空港としての中部国際空港は滑走路の拡張などさらなる機能強化が必要



セントレアが開港してから、海外も含めて2~3回利用させていただきました。以前と比べて大変便利になってよかったと思っております。

しかし、日本の航空行政はまだお粗末だということを改めて実感いたしました。なぜかといいますと、今、セントレアは週296便ですが、名古屋空港時代と比べて約5倍もの貨物が増えているわけです。さらに就航便数が三百何便に増えることになるでしょう。

24時間ハブ空港というならば、せめて滑走路は4,000mにするべきです。アジアのハブ空港は、ソウルもシンガポールもクアラルンプール、あるいは上海、北京もそうですが、皆4,000mの滑走路を2~3本、あるいは4本持っています。500人乗ジャンボ機の機長の話では、あと500m滑走路が長ければ非常にゆっくりと気持ちよく降りられるけれど、3,500mではちょっと足りないというのです。先日濃霧があったときにセントレアに着陸ができなかったのも滑走路の長さには余裕がないことが関係しているだろうと思うのです。

セントレアの滑走路は、今は1本ですが、10年、20年、30年、将来を見越せば、必ずもう1本必要です。ですから、もう1本の拡張計画をぜひ国交省の方でやっていただきたい。そうしなければ中部は国際競争に負けてしまうだろうと思います。

貿易拠点である港の防災強化が必須課題

港に関連する話であります。10年前に神戸で地震があったときに現地に行って感じたことですが、液状化で港が使い物にならなかった。当時コンテナ取扱量では神戸港が日本一だったのですが、今は釜山に全部取られてしまい、一度奪われた貨物は神戸港には戻ってこないのですね。

阪神大震災の時に、ポートアイランドにつながる道路は寸断されて、救助物資を運ぶのは航空学校の大型ヘリを使って空から連絡する以外なかったのです。

名古屋港や四日市港は最近、貨物もどんどん増えているようですが、津波など地震が起きたときに起こる事態にどういった対応ができるかということは今から十分に調査をして、対応を考えておく必要があると思います。

リニア新幹線によって移動手段の新展開が見える

もう1点、交通手段の革命について。今後、現在の新幹線だけではなく、リニア新幹線が実現されていくでしょう。私も山梨の実験線に2回ほど乗りましたが、発車してわずか数十秒で500キロに達します。モグラみたいに地下を走行するのですが、名古屋から大阪まで、わずか20分、名古屋から東京まで40分で結ぶであろうと言われています。そうなると、距離というよりは時間の観念が変わってくる。その意識改革を今から住民に植え付けておかなければいけないと思います。

ビジネスで移動する人にはリニアがある。観光でゆっくり移動するという場合には、富士山が窓からゆっくり見える現行の「のぞみ」や「ひかり」で行く。そのような交通手段を用途に合わせて選択する時代に入ってくるだろうと思います。

目覚ましい技術革新を遂げている次世代成長産業を視野に入れるべき

中部は申し上げるまでもなく自動車産業や工作機械、ロボットなど様々なものを作っているモノづくりの拠点ということですが、あと50年、100年すると日本の人口は半減します。必然的に労働力不足になりますから、これから成長する産業はロボット産業ではないかと思っています。

大型の産業機械というものもありますが、もっと知的なロボットの開発がなされようとしています。筑波大が開発した「1ミリロボット」というものがありますが、驚くことに、たった1ミリのロボットが血管の中を通り、ガン細胞やポリープを切除するということから、従来のような手術をしなくてもいいということになります。この1ミリのロボットには、世界の有名病院から引き合いが来ているとのことで、わずか1ミリのロボットに1億円の値が付くと言われています。このような知的産業がこれから起こることは間違いないですから、そういう次世代産業についても視野に入れておかなければいけないと思います。

医療・健康と結びつけることで新たな観光の展開が生まれる

経済産業省が提唱している「メディカルバレー構想」があります。経産省の関係者との話では、これからは日本人の健康と医療と観光の3つを結びつけようということであり、本年度から国交省にも参加していただいて、経産省との連携を密にして、健康と観光を結びつけようということが進められようとしています。

モノづくりの拠点は、年中稼働しているわけではありません。週休2日制であるし、今年は3連休が幾つもありますから、労働している人は必ずゆとりを持ち、保養しなければいけない。

日本人はまだ保養で長期滞在をするということが苦手です。しかし、余暇の過ごし方も長期滞在型に徐々に変わってくるだろうと思います。そうすると、中部圏の山や海、世界遺産も含めて、保養の対象地ということになる。

となれば、海外から観光客を呼び寄せることもできるだろうということでもありますので、メディカルバレー構想を経産省だけではなく国交省がビジットジャパンキャンペーンのように主導権を持ってやっていただければありがたいと思っています。

産官学民4者の連携が重要

官民一体という言葉がかつて流行りましたが、今は産官学の連携と言っています。けれども、この三者だけでは本格的に事を進めることは無理であり、一般の民間人が燃えてこなればダメだということで、「産官学民」この4つの連携こそ重要ではないかと思えます。民間にどうPRし、民間から盛り上げるようにするか。それをどう官や学がサポートするか。そういう一体感を持たなければ、何事の事業においても成功はおぼつかないのではないかと常々考えております。

環境問題はグローバルな感覚を持って捉えるべき問題

環境保全の問題については、人間が環境を守るためにできることには限度があると思います。大自然はもっと偉大でございます。例えば、地震の予知についてですが、はっきり言うと今のコンピュータを駆使しても全く予知できないそうです。これは地震予知連絡会の会長が言っていることですので間違いないと思います。また、津波や台風をロボットで防ぐことは不可能であります。

今、温暖化が進んでいるということがマスメディアで盛んに喧伝されていますが、これは間違いとは言いません。温暖化が進んでいることは事実でしょうが、直近のデータを見ても去年の夏は猛暑で、一昨年は冷夏だったわけです。それはどういうことかということ、原因は南米のペルー沖の海流にあります。エルニーニョ現象によって温暖化に拍車をかけるということがあるのです。しかし、エルニーニョ現象が起きて10年、20年経つと、今度はラニーニャ減少というものが起きる。これは水温が下がって寒冷化が進むということになります。地球の気象条件のほとんどはペルー沖の海流によってコントロールしているという事実があるということでありま。

我々が吸っております酸素は、ジャングルの植物が吐き出していると思われていますが、厳密に言うと広大な海からオゾンが吐き出されておまして、酸素の60%までが海から発生しています。つまり、陸だけではなく海を守らないと我々は呼吸ができなくなるといったことがあるのです。環境問題については、そのようなグローバルな感覚も持たないといけないということでもありますから、マスメディアも役所も、温暖化で南極の氷が溶けたら主要都市は皆海に没するなんていうようなことを、あまり大袈裟に言わない方がいい。もっと慎重論で発言すべきではないかと考えております。

- 小笠原 朗 委員（日本政策投資銀行東海支店長） -

提言としてメリハリをつけたインパクトのある表現を



このとりまとめを見て、全体的によくまとまっている、とりわけ課題のところは非常に明快に整理されていると思った次第です。しかし、課題を受けた長期戦略という形になりますと、私の印象ではもう少しインパクトのあるような言い回しというか表現ができないのかなと思いました。

さらにインパクトを持たせて具体的に書くという話になると、財源の問題とかいろいろ微妙な問題が出てくるかもしれません。そのような具体については、この提言を受け取った方々が考えるところだということなのかもしれませんが、せっかくこれだけの立派な提言書でありますので、少し表現ぶりに工夫をして、例えば、災害対策の中でもとりわけこの地域の中で1丁目1番が何なのか、その辺に少しメリハリを持たせるとよいのではないかと思います。お金はないかもしれないけれども、ここだけは何が何でもやるべきだというような形にしてもいいのかなと思っております。

インフラについても同様で、先ほど中村委員から発言がありましたように空港の問題もそうかもしれませんし、港もアジアとの比較だとお寒い限りだということが資料に出ています。そういうインフラについても、どれが1丁目1番かということを示すのは難しいのかもしれませんが、もう少しメリハリを持たせてもいいのかなと思いました。

ものづくりを支える都市型サービス産業及び都市の生活インフラを重視すべき

長期戦略の中に成長産業云々というくだりがありますが、ここで記述されている成長産業はモノづくり産業のいずれかというイメージかと思いますが、そのような成長産業をサポートするような都市型サービス産業なども非常に重要だと思います。そういったものをこの地域で充実させていくといった表現があってもいいかと感じます。

それから、インフラというものとして、ここでは特にゲートウェイに特化して書かれているようですが、学校や診療所の問題など都市型インフラとか生活インフラといったものも地域の中でやや見劣りのするような分野だと思います。これらのインフラについてももう少し強調した方がいいのではないかと思います。

地域で産みだした資金を地域に還元するようなくみが求められる

先ほど水谷委員がご指摘なさっていた金融の問題について言いますと、これもやや漠とした問題で、この提言の中のどこに入れたらいいのかわかりませんが、広い意味では金融もインフラと捉えることができるかと思っています。この地域は地域の中で集めたお金を、地域だけで使い切れてないと思っています。その余剰資金を域外へ流してしまうのは非常にもったいないので、地域のお金を地域の中でうまく循環させるような仕組みというかインフラが兼ね備わるとますますこの地域の力を高めることができるのではないかと思います。

- 奥野 信宏 委員（中京大学教授） -

圏域の問題や環境の問題など今後ますます議論が活発化する重要なテーマである



この懇談会の議論を踏まえ、国交省らしい特徴をうまく出しながらまとめていただいていると思います。

特に圏域の問題は、今後、国土形成計画の全国計画や地方ブロック計画について議論が始まると直ちに問題になってくる論点だと思いましたが、この場の議論を踏まえた得も言われぬうまい表現がしてあると思います。

一方、環境についてはいろいろな側面がありますが、ここでは「国土の健康回復」という非常にうまい表現が使われています。最近、CO₂を減らせば、後はいろいろな面が犠牲になってやむを得ないという議論がされるほどですが、そうではなくてきちんと景観の話まで入っています。その辺がうまく反映されていると感じました。

緊急提言としての訴求力を高められるよう、さらなるブラッシュアップを

話が細かくなりますが、これが中部の課題を踏まえた緊急の提言だということでございますので、もし時間があれば整えておいた方がいいのではないかと思う点が数点ございます。

1点目は、19ページにおいて、生活空間における潤い（水辺空間）と精神障害者の数について記述してありますが、これは本当に根拠があることなのでしょうか。私は専門家ではないのでわかりませんが、掲載するべきか慎重に検討した方がいいのではないかと思います。

2点目、8ページに、水資源のストックが足りないという話がかかれていますが。ここでは全国データが示されていますが、中部のデータがあれば、それを使った方が、中部の課題としてよりよく理解できるのではないかと思います。

3点目、20ページに「国際ゲートウェイに直結する交通網整備の遅れ」というタイトルがあります。国際ゲートウェイと言いますと、スーパー中枢港湾である名古屋港や中部国際空港などを連想するものですから、それらの空港・港湾と直結する交通網という意味に取られると思います。けれども、そのページの右にありますように「日独の道路ネットワークの比較」という資料を示す箇所ということになりますと、もう一度タイトルを見直した方が内容とうまくつながるのではないかという気がいたします。

インフラ整備の未だ不完全な部分について、その必要性をいかに訴えかけていくかが課題

この地域は皆さんのご努力によって、インフラがとて整備されてきました。高速道路網も環状道路もそうでありまして、中部国際空港も名古屋港も然り。これらの整備を推し進める上では、万博が当地で開催されるということが非常に大きな要因であったと思います。

けれども、先ほど水谷委員からお話ございましたように、東海環状も西半分についてはまだこれから整備していくという段階でございますし、名古屋環状2号線も南半分はこれからあります。このように差し当たりやらなければいけないことについても、今後どのように進められていくのであろうかというところに不安感があるのだらうと思います。果たして国民を納得させながら進めていくことができるのだらうかといったことです。

この提言では、長期的な理念と当面やらなければいけないところの両方を含んでいるわけですが、差し当たりやらなければいけないところについてはどのように進めていくのか。何から

やっていくのかということをもう少し具体的に書いておくと、今のプランとしても説得力を増すのではないかという気がいたします。

- 須田 寛 座長（東海旅客鉄道（株）相談役） -

各委員からは総じて高い評価をいただいた



全体的に、このとりまとめは非常によかったというのがほとんどの方々の評価でございますから、評価の高いものにまとめていただいたことにまず敬意を表しておきたいと思えます。

中部の課題その他についてももう少し具体的に突っ込んで言及するといいのではないかというご意見もございましたが、全体的にはまずまずという評価をいただけたのではないかと思います。

今回いただいたご意見を幾つかの論点に分けて私なりに整理いたしますと以下のとおりとなるかと思えます。

国土マインドを持って明確な目標を掲げ、省庁の枠を越えて進んでいこう

1点目としましては、この提言の表現に関することから私なりにキャッチフレーズ的なことを申し上げますならば、「国土マインドを持って明確な目標を掲げ、省庁の枠を越えて進んでいこう」こういうことになるのではないかと思います。そういうご意見が非常にたくさんございました。特に、省庁の枠を越えてということと、目標をはっきり持って、国土マインドを持って進むべきだというご意見がございました。その中味といたしましては、例えば災害対策であるとか治山治水対策、あるいは観光の問題、グレーター・ナゴヤ・イニシアティブ等々、今後の産業の発展方向の問題などについて省庁の枠を越え、国土マインドを持って進んでいこうということをはっきり書くべきではないかといったご意見がほとんどの方々から出たように思えます。

厳しい現実を踏まえながら、中期・長期的な目標を明確にしていくべき

2点目としましては、長期的な視点による議論の進め方について様々ご意見がございました。特に、本提言では100年先とか50年先といった超長期についても展望しているわけでございます。それはそれで非常に意味のあることではあるが、その説明の仕方についてはいろいろ留意しなければいけない点がある。すなわち、中期的な議論とは違う配慮をしなければいけない点があるということでございまして、総花的あるいは楽観的にならぬよう、厳しい現実を踏まえながら、長期的についても厳しい環境の中で今後の課題を明らかにしていくべきだというご意見を頂戴したかと思えます。

特にご意見がございましたのは、人口問題、金融問題、そして今後の国際競争力が非常に懸念されることであるが、そのような問題に伴ってインフラのあり方をどうしていくべきか、都市型インフラ等も含めた将来のインフラのあり方について考えていくべきだというご意見がございました。それはつまり、地域の国際競争力を強めていくために為すべきことを、長期的な目標としてはっきりと掲げていくべきではないかというご意見になるかと思えます。

環境、産業、観光それぞれの戦略を相互に連携させる中から目指す方向が導出される

そのためには、戦略の2、3、4の連携が非常に重要であり、その連携の中から一つの大きな答えが導き出されると思われるので、その部分をもっと突っ込んで表現してはどうかというご意見がございました。環境、産業、観光についても、提言に示されているような4つの戦略の柱を考えていくことによって、将来の方向がはっきり出てくるので、長期的な議論はこういうものを念頭に置いてやってはどうかというご意見がございました。

地域の安全を確保する上では住民に過度な依存心を抱かせないように留意する必要がある

安全の問題については、各地で努力がなれているところではありますが、そのような安全の確保に向けた取り組みによって住民に過度の依存心を抱かせないように留意する必要があるというご指摘がございました。安全は自分自身で守るものだ、自分たちがやっていくのだという住民の自覚を失わせないように進めていかなければいけないということでございます。

産学官民各主体の役割分担と連携の重要性が増す

役割分担・連携ということに関しまして、産官学の他に産官学民の4者の役割分担と連携があるのではないかとご指摘がございました。そのような視点で、各セクターごとの役割分担とその連携のあり方が今後さらに重要になってくるということでございます。

インフラ整備の必要性については、世論の支持を得られるような納得のいく説明が求められる

インフラについては今後もさらに必要になってくるわけですが、これからの時代において、そのインフラ整備の必要性に対して全体の支持を得るためには、長期的な観点に立ちながら、なぜ今後においてもこの地域でインフラが必要なのかということについて具体的に納得のいく説明をしていく必要があるのではないかとご意見がございました。

当面おこなう中期的な取り組みについても、集中と選択による重点特化した目標を明示すべき

地域的な問題といたしましては、集中と選択という問題が出てくるので、いろいろな面これから重点的な投資を考えなければいけない。現に中部国際空港についても、あるいは道路の問題にしても、当面何をするのかという中期的な視野を忘れずに、この中に盛り込んでいくべきではないかとご意見がございました。

また、「テイクオフ」という言葉について一考を要するのではないかと。日本語で適当な表現はないだろうかというご意見がございました。

その他、「国際ゲートウェイ」という表現が適切に使われているかどうか若干違和感がある箇所があるというご指摘もいただきました。また、本提言が「緊急の提言」という主旨でまとめられているが、緊急提言として中に掲載しているデータについて若干不備な点があるので、その辺も整備していくと一層の説得力が増すのではないだろうかというご意見がございました。

以上