

## 第14回国土交通中部地方有識者懇談会

### 【まんなか懇談会】

(詳細議事録)



平成18年3月17日（金）  
KKRホテル名古屋3階芙蓉の間

立花貞司 委員（トヨタ自動車㈱専務取締役）

ご紹介いただきましたトヨタ自動車の立花です。11月から渡辺委員の後任となり、今回から参加させていただきます。

トヨタ自動車では総務人事部門を担当しています。同時に住宅事業も担当しており、トヨタホームの社長も兼務しております。トヨタホームにつきましては、ご存じない方もいらっしゃるかと思いますが、愛知県を中心に事業を展開しておりますが、今後は、愛知県あるいは東海4県を中心にして、まちづくりをやっていかなければいけないと考えています。

そういった中で、この懇談会を通じて、いろいろ勉強させていただければと思っておりますので、何とぞよろしく願いいたします。

須田 寛 座長（東海旅客鉄道㈱相談役）

本日の議事は大きく2点ございます。

1点目は、9月に提言がまとまったときに、各委員の意見を踏まえまして幾つかのお願いがしてあります。例えば、防災の問題でありますとか伊勢湾の再生の問題ですが、その後の進捗状況につきまして最初にご報告をいただくこと。

2点目は、前回ご議論いただいた中部圏の考え方についてです。国土形成計画等これから様々な圏域の考え方が出てまいります。前回ご議論を賜わり、その後新たに資料が提出されておりますので、それらを踏まえながらさらに議論を深めていただきたい。

## 1. 提言後の事業の進捗状況について

水尾衣里 委員（名城大学人間学部助教授）

### 国際競争力はインフラ力によってもたらされるのではないか

先日、国際競争力インフラWGに参加させていただきました。中部地方整備局の方が非常に積極的なヒアリング調査を行ったおかげで、非常に多くの方にお答えいただいたようで、その結果を丁寧にとりまとめられた資料が提出されましたので、議論が活発に行なわれました。

やはり企業の方の話を聞くにつれ、国際競争力＝インフラ力であると思いました。道路が充実する、港湾が充実する、空港が充実するというようにインフラが整ってくると、そのような場所で企業活動を展開していこう、さらに発展させていこうという気運が高まります。このようにして国際競争力は育まれていくものだと思います。

WGでは、今のインフラの状態が完成ではなく、まだまだこれからだという意見も多く聞かれました。新たに起業する企業、誘致に応じてくれる企業が、ストレスなく活用できるインフラ整備を引き続き進めていくことが大変重要であります。そのような観点で議論を進めていくべきだと思いました。

国際物流機能を向上させるためには関係者間の横断的な議論と具体的な戦略の立案が急務である

冒頭の局長のお話にもありましたが、「国際物流戦略チーム」が作られるということについて、WGでもいろいろな意見が出ました。国際物流戦略を具体化するためには、港湾、空港、道路、それぞれいろいろな形の物流がありますが、様々な立場の関係者が横断的に議論を展開し、具体的な戦略を立てていく努力が早急に必要であるという印象を受けました。

小出宣昭 委員（中日新聞社常務取締役編集担当）

#### 防災訓練は夜間訓練が重要である

災害防災訓練の計画についてですが、複合的な災害の発生を想定した訓練と言うことで、それ自体はすごくいいと思います。しかし、我々が何度も災害を取材してきたなかで痛感したことは、夜間、特に深夜の訓練が最も重要であるということです。パニックになり統制が取れないというのはほとんど深夜の災害で、台風や地震は必ずしも日中の勤務時間中に来てくれるわけではありません。

大規模な防災訓練は別として、地域ごとの災害訓練はぜひ夜間で実施されることを浸透させていただきたい。これはすごく大きいことではないかと思います。夜間訓練をクリアできれば昼間は大丈夫です。

奥野信宏 委員（中京大学総合政策学部長）

3点話をさせていただきたいと思います。

#### 今後のインフラ整備は細かな部分の詰めが必要である

1点目は、産業の国際競争力とインフラ整備の問題です。この地域は、道路計画を含めて非常に優れたインフラの整備計画があり、万博の開催に伴って随分整備されました。

これからも整備は進んでいくかと思いますが、今後はインフラ整備の中でも細かい部分の整備が必要に迫られています。例えば、名古屋港では伊勢湾岸自動車道等が整備されましたが、ゲート付近で混雑が発生し、使い勝手を悪くしています。

#### 中部国際空港を物流空港として発展させる上で連絡橋がネックになっている

2点目は、中部国際空港は物流空港として発展してきていることは確かですが、連絡橋の料金がもう少し下がれば、さらに発展していくのではないかと思います。なぜならば、トラックというのは利幅の小さい分野であるため、ちょっとしたコストがネックになるからです。

#### 整備された道路ネットワークを効率的に活用するためには、料金体系の議論が必要である

3点目に、環状道路と高速道路網の整備も進み、随分ネットワークが形成されてきましたが、道路ネットワークは一体として活用されて初めて都市の発展に貢献していくのだと思います。ところが、せっかく整備された道路網を一体としてどのように活用するかという視点において、料金の問題が一切議論されていません。前道路公団では公団で償還期間が決められており、名古屋高速道路公社は公社独自で償還期間が決められています。料金問題調査会はあるにせよ議論はされておられませんし、愛知県の道路公社は道路公社で独自の料金の取り決めがされている。これらの料金体系をどうするかということが、今後の道路の活用のされ方に非常に大きな影響を及ぼしていくと思うのですが、その辺りの検討が行なわれていないと思います。このように

細かい部分の詰めが、インフラ力という意味では必要になってきた。ハードの大きな部分は見えてきましたので、細かい部分の重要性が目立ってきており、その対応が必要だと感じております。

水谷研治 委員（中京大学大学院教授ビジネス・イノベーション研究科長）

災害時に重要なのは個人個人での対応であり、その意識の涵養が重要である

防災について話をさせていただきますと、複合型災害に対する防災の考え方は非常に素晴らしいことだと思っております。小出委員もおっしゃいましたが、一番条件のいいときに起こると考えるわけにはいきませんから、常に最悪の場合を考えなければならない。

そうしますと、大雪のあったときに地震が来て、ついでに台風が来た場合どうするかということになるのですけれども、巨大災害には行政といえども打つ手がないのです。行政にとって中規模な災害への対応が重要な役割かと思えます。

災害が起こったとき重要なのは、実は個人個人の対応です。我々は大災害に度々遭っておりまして、過去には阪神大震災や関東大震災がありました。そして、3月10日（昭和20年）の東京大空襲がありました。そのとき何ができたかといいますと、何もできなかったのです。ですから、巨大な災害に対応するには、巨大な対応がいるということです。首都機能移転などはその一例であろうと思いますが、そのような対応は質的に全然違うのです。そのようなことをはっきりさせておくことが非常に意味があると思えます。ですから、訓練をするだけでは意味はなく、訓練ができる程度の災害であれば大したことはなく、災害時に如何に個人個人で対応すべきかということをはっきりさせることが、訓練の大変重要な役割だと思っております。

## 2. 中部圏域の考え方について

須田 寛 座長（東海旅客鉄道㈱相談役）

それでは、このあたりで2点目の議題の「新たな圏域の考え方について」に移りたいと思えます。

まんなかビジョンについていろいろご検討いただいている中で、次期改訂が平成19年に迫っていますので、今後のことを考えていかなければなりません。その中では、何をやるにしても圏域の問題がどうしても大きくなるのしかかかってきます。前回いろいろご意見を賜りましたが、本日も再度、中部の圏域の考え方についてご意見を賜って、より進化した議論にまとめてまいりたいと思えます。

前回のご意見の要約は、中部という考え方をした場合、「自立できる圏域であってほしい」ということがあったと思えます。それから、「物流や人の流れなど様々な社会的な条件から圏域は考えなければいけない」ということもございました。また、「歴史、風土、文化的なものも重要な要素ではないだろうか」というようなこともご発言いただいたと思えます。

その際、北陸地域と一体として考えられるのではないかと、北陸の方もこの場に呼んでみたら

どうかというご意見がございました。これについて事務局で検討してもらったのですが、北陸の人を呼ぶのもやや問題がありますので、北陸の人が中部という圏域を形成することに対して、どのような意見を持っているかヒアリングをしていただきました。

その結果、東海地域と圏域を為すことについて、かなり警戒感があるということです。「東海地域と一緒にになったら飲み込まれてしまうのではないか」というような意見もあり、東海地域と同じ圏域でまとまっていくことには難点があるということでした。これは公式の意見ではありませんが、圏域を考えるにあたっては、念頭に置いておいていただくとよいかと思います。

今回は、前回の議論と合わせて、この懇談会としての方向性を提示したいと思っております。どこの県をどこに入れるかというところを決めるつもりはございませんが、圏域を決める場合にはこんな理念でやってみたらどうか、また、この県が入ってないのはおかしいではないかというご意見があれば拝聴したいと思います。主としては、理念を中心に前回の議論を進度化していただくということをお願いいたします。

奥野信宏 委員（中京大学総合政策学部長）

#### 自立した圏域同士の連携が非常に重要である

圏域を考える場合に、須田座長から「自立した圏域」とありました。私はこれがキーポイントだと思うのです。「自立した圏域」が連携して新しい価値を作っていく。これが今度の国土形成計画の内容の根幹だと思っています。今までですと、自立した地域があまりなかったものですから、地域が連携するということは、東京なら東京と何らかの関係を持つということにすぎませんでした。しかし、本当の意味での「連携」というのはそれぞれの圏域同士がネットワークを作っていくということなのです。これを実現しようと思うと、双方の圏域が「自立」していることが非常に重要なことなのです。

#### 東海地域と北陸地域が「対」の関係になるためには北陸地域における道路網の整備が求められる

北陸地域の話になりますが、どのデータを見ても北陸地域が自立しているようには見えません。考え方として、東海地域と北陸地域を「対」だとして捉えても「一体」として捉えてもどちらでも構わないと思いますが、「対」として捉えるなら東海地域と対を為す北陸地域でサブブロック計画を作られた方がよいと思います。いずれにしても、北陸地域を1つの独立した圏域として考えるのは非常に難しいのではないかと考えております。

東海と北陸が「対」になっていくためには、東海地域から北陸地域に車が向かったときに、北陸地域でそれを受け止めて各地域にアクセスさせる道路が必要になります。それが北陸縦貫自動車道だと思うのです。それができますと東海地域と北陸地域のアクセスは、東海北陸自動車道の開通に伴って、随分便利になっていくのではないかと考えております。

#### ブロック圏計画について国の方針が見えつつある

これまで圏域部会において、湾から見た流域という話をしてきましたが、本日の資料を拝見して、私がこれまで言ってきた流域・湾域という概念はまさにこういうことだと実感しております。

審議会では5つの小委員会が構成されており、各委員会で議論したことを圏域部会に上げ、そこで報告して議論してきました。現在は委員会同士の連絡調整の段階に入っており、3月の終わりから4月一杯でその作業が行なわれます。

一方、地方主体でブロック圏計画を作っていくことになっていますが、国から提示される事項の方向性が次第に見えてきており、地方主導でつくるとは言え、国からの細かい指示もあり得るのではなかろうかと感じております。

小笠原 朗 委員（日本政策投資銀行東海支店長）

圏域は「生活圏としての小さな圏域」と「自立した大きな圏域」の両面から考える必要がある

資料を大変興味深く拝見いたしました。拝見して思ったのは、圏域というのは大きく分けて2つの側面を考えなければいけないということです。身近な生活圏という側面から考える圏域は、思った以上に狭い。対して、この議論のメインテーマである地域の「自立」という側面での圏域を考えると、ある程度大きい規模の圏域を考えていかなければいけません。

圏域の議論はコンセンサスを取りながら慎重に進めるべき。既成事実の積み重ねから東海地域と北陸地域のつながりを深めていくことも重要ではないか

人の心や身近な生活に根差した小さい圏域をどのような方法で大きい圏域にまとめて、住民のコンセンサスを図っていくかというのは簡単なようでも難しく。

確かにこの地域は、今後インフラが整備されていくにつれて、圏域中での人や物の交流は増えていくのだと思います。ただし、分水嶺でもある中部山岳の存在は非常に大きいものと感じております。歴史とか文化については、よくわかりませんが、分水嶺の向こう側の北陸地域の方々の警戒心とか、縄張り意識みたいなことを考えると、議論先行で北陸地域まで含めた大きな圏域を形成することは、現実的に考えると難しいことであろうと思います。

そのような意味で、この議論は慎重に、細やかなコンセンサスを取りながら進めていくことが重要だと思います。併せて、経済の結び付きであるとか人や物の流れといった既成事実を積み重ねていくことが実効性を上げる大きな鍵だと思います。例えば、ドラゴンズの拠点が北陸地域にも幾つかあるのであれば、北陸地域での試合の回数を増やすなど、身近なところで日本海側と太平洋側の人のつながりが深まるような取り組みが大事になってくると思います。

谷岡郁子 委員（中京女子大学理事長・学長）

図面を見ると大変興味深く、やはり流域圏で圏域を考えることは重要であると感じました。今後、南北の軸は「互恵」という形でつながっていけるのではないか

静岡県は、東京圏と名古屋圏の間にあり、新幹線や東名高速自動車道によってうまく圏域がつながって拡大した例だと言えます。

流域から見ると3つの圏域が存在しますが、東西ではインフラの整備により一定の交流が成し遂げられています。南北のつながりは、分水嶺など地形によってはまだ可能になってないと思われるのではないかと思います。ですから、南北の軸も「互恵」という形で今後つなげていくことができるのではないかと思います。

圏域を形成するためには「何のため」の圏域かを明確にすることが重要である

「互惠」という形で南北のつながりを実現していくためにも、「何のため」という視点が大事になってくるのではないかと。須田座長がいつもおっしゃっているように、たとえば産業観光を盛んにすることによって都市圏だけでなく、地方の山間地域等でも豊かさを享受でき、高い文化の共有が実現できるのではないかと思います。

北陸地域の方々がヒアリングに対して、どちらかというとながティブな反応が出るのは、「何のため」という点が見えないからだだと思います。それはある種の経済植民地的な意味で北陸が中部に取り込まれると見なされれば拒否反応が出るのは当たり前です。

東海地域と北陸地域がつながっていくことによって、北陸地域の人々にとって、どのような豊かさが期待でき、どのような利便性が期待できるのかということの説明できなければ意味がないと思います。

ですから、水谷先生がおっしゃっている「選択と集中」ということ言えば、国土のネットワーク網を形成していくことが重要であり、これからの時代には大事になっていくのは何であって、それをやるためにどのようなまとまり方が良いのだという視点、何のために圏域をつなぎ、あるいは広げることを考えるのかという視点を抜いた議論では意味がないだろうと感じました。

中村幸昭 委員（鳥羽水族館名誉館長）

圏域の問題を考える上では、歴史的な背景を議論が求められる

圏域の問題については、長年の歴史的なバックグラウンドがある。そこで深層心理学的に分析しなければいけないのではないかと思います。日本海側と太平洋側の気候や風土は全然違うのです。例えば、気候条件を取りましても、富山県や石川県では、冬場は雪が多い、日照時間が短いという特徴があり、太平洋側は青空があつていいなと羨ましがっているという話があります。また、雷は太平洋側では夏場に落ちるのですが、日本海側では雪の頃に雷が鳴ります。ですから、秋田なんかでは雷が鳴るとハタハタが沖からやって来るといので魚偏に雷と書いて「鱈（ハタハタ）」となりました。ですから、北陸3県と東海4県とは全く異なる圏域なのです。

「過疎過密」から「適疎適密」の社会構造への転換が重要である

全国の市町村合併で47都道府県に3,200ほどあった市町村が1,700~1,800くらいに減りました。政府は1,200~1,300程度にしたいということで現在も進行中です。三重県はわずか186万の人口ですが、69市町村あったのが29市町村に減り、村がなくなりました。

これまで我々は、「過疎過密」という問題に直面してきました。人口が都心部に一極集中する一方で、農山漁村はどんどん人口が減っていく。現在、日本の総人口は1億2,270万ですが、数十年後には8,000万とか7,000万に減ると予想されています。したがって今後は、「過疎過密」ではなくて、「適疎適密」という言葉を当てはめて考える必要があると思います。そのように考えた場合、都心部あるいは人口集積地で働いている人たちが、休みのときには農山漁村に行って畑で野菜作りをするといった交流が生まれれば良いと思います。これは、観光の促進

にもつながり、経済の活性化にもつながるものと思います。「都会から田舎」へ、国内旅行も含めて、須田座長さんが言うておられる「ディスカバージャパン」をもう一度再点検してやるのが重要かと思います。時間はかかるとはありますが、北陸3県と東海4県の連携を密にしていったらいい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）

#### 東アジアとの連携を深める上で北陸地域は重要な拠点である

広域地方区域検討案のなかに3パターンありましたが、私は中部地方圏と北陸地方圏が一緒になったパターン3が良いのではないかと思います。

なぜならば、分水嶺で隔てられているとしても、今後、東アジアとの連携を深める上では、北陸地域は中部のモノづくり圏における東アジア向きの重要な拠点となり得ますし、インフラ整備、道路、港、空港を整備することによって、より広域的に活性化するのではないかと思います。

ただし、先日、東アジアとの貿易が全国的に拡大し、太平洋側に荷物が集中しているというようなことを伺い、決して地の利だけが有益ではないということを実感しています。

今後5年、10年と考えたとき、本当にどのような形が良いのかとも思っています。

#### 北陸地域の考えを十分に汲み取り、パートナーシップとしての関係を築くことが望ましい

北陸地域の方々が考える地域のアイデンティティや、須田座長がおっしゃった地域マインドというものを蔑ろにして物事を進めたのでは大きな問題が起きるのではないかと思います。やはりパートナーシップとして進めていくことが望ましいのではないかと思います。

#### 圏域の議論を進める中で、静岡県のある方を考える必要がある

静岡県ということで考えますと、東京と名古屋の間にあるというなかで産業も人柄も歴史も形成されてきたように思います。そのような中で、中部圏域における静岡県がどういった地域にあるのだろうかということを考えました。

特に、本日の資料の中で、中部における外国人観光客の動向を見るとヨーロッパからの観光客は、静岡県と三重県を観光のコースに組まなかったという点が気になりました。三重県は伊勢神宮があるにもかかわらずコースに組まれなかったのです。このような資料を目にすると、一体観光ルートというのはどのように選択されているものなのかと疑問に感じました。

それから、新潟県の直江津に向かってつながる中部横断自動車道は、静岡県にとっては大きなインフラ整備だと思いますので、それも含めて議論していただければと思います。

#### 地域づくりのなかで、主体的に活動しているNPO等の意見も聞いてみたい

圏域の議論を進める上で、北陸地域の人たちの気持ちが大切だと思いつつ同時に、住民、企業の方々、行政の方々のコラボレーションによって地域づくりが行なわれていく中で、NPOなど自立した主体がたくさん活動しているように思います。今後、そういう人たちの意見も伺いたいと思っています。

松尾 稔 委員（（社）国立大学協会専務理事（現（財）名古屋都市センター理事長）、  
（財）科学技術交流財団理事長）

圏域を考えるうえでは、コンセプトの絞り込みとその切り口が重要である

圏域を考えるうえで、コンセプトを絞っていく必要があると思います。先ほど、須田座長も話されましたが、企画、計画、開発をするにいたしましても、その背景にある基本的な概念を絞っていく必要があります。例えば、「自立」ということが出ておりますが、そういうコンセプトを2～3つに絞って議論していくことが重要であります。

コンセプトを絞った上で、次に切り口が重要になってきます。中部においては、伊勢湾再生や河川の流域圏のような地勢・地形的なものが切り口になるかと思えます。

21世紀最大の問題は「水」。流域圏という視点を広げて、「水」という視点で考える必要もある

21世紀最大の問題は「水」であることは紛れもないことです。食料も経済も何もかもに「水」は大きく関わっています。日本が食料をどんどん輸入しているのということは、「水」をどんどん輸入しているのと同じです。流域圏をもう少し広げて、「水」という視点で考えることも必要かと思えます。

圏域を議論するうえでは、道州制と切り離れた方が議論がしやすいであろう

圏域を議論するうえでは、今騒がれている道州制と少し離れた方が議論はしやすいのではないかと考えております。市町村合併が相当進みました。「自立」という面から見ると、自立できないから合併が進むのでありますが、「県」という単位は簡単には崩れないでしょう。

緩やかな連携のなかで互いに補完できることを先導的に提示することが国土交通省等の重要な役割であろう

コンセプトを2つ3つ出して、緩やかに拠点を結んでいくという概念を何度かお話ししましたが、緩やかに結んでいってそれぞれが互いに補完的にプラスになるようなことを見出し、先導的にやれることは一体何かを考えなければならない。反対ばかりが出てくるのではなくて、プラスになるようなことを見出して先導的に提示していくのが国土交通省等の重要な役割ではないかと考えております。

「選択と集中」のなかで実行可能なところから優先順位をつけて進めていく姿勢が大切である

水谷委員も話されていたように、今後の方策として総花的にいろいろな議論をしてきた中から、「選択と集中」という視点に立ち、長期・中期・短期計画に立ったロードマップを作成し、実行可能なところから優先順位を付けて実行していく。この姿勢が国土交通省が行う委員会では非常に重要であり、その姿勢をもって望んで欲しい。我々もその姿勢で臨むことが大切だと思っております。

水尾衣里 委員（名城大学人間学部助教授）

バイオリージョン的に圏域を捉えることは重要であることを再認識

前回の議論の中で、バイオリージョンという考え方で圏域を捉えてほしいと申し上げ、流域・海域圏の図を見せていただき、この考え方もなかなか重要だと思直しています。そのよ

うな視点から考えると広域地方区域検討案のパターン3が一番しっくりくる考え方なのだろうと思います。

東海北陸自動車道が開通した際の活用方策の提示と北陸地域にもたらすメリットを提示していく必要がある

北陸地域の方々の危機感や感想等がありますけれども、それをブレイクしていく1つのインフラが東海北陸自動車道ではないかと思います。東海北陸自動車道の活用方策の具体的なビジョンを示すときだと思っています。日本海側と太平洋側が初めてきっちり結び、国際競争力を強化する戦略や物流戦略という意味からしても、この道路の全線開通後に北陸地域にどのようなメリットをもたらすことができるかということを示していかなければなりません。それを圏域全体のメリットとして示していくことが、中部圏としての大きなポイントになるのではないかと思います。

東海地域と北陸地域のつながりの中で岐阜県の存在が大きくなるであろう

今後圏域論を進めていき、北陸地域との課題を解決していくうえで、岐阜県が非常に重要な鍵を握っているという印象があります。岐阜県がどのような形で国際競争力を強化していく動きに協力してくれるかということも含めて、岐阜県のあり方を考える必要がある時期なのではないかと思います。

水谷研治 委員（中京大学大学院教授ビジネス・イノベーション研究科長）

圏域の考え方として、「山」をもって分け、「水」をもって一体となす捉え方が自然であろう

圏域を考えるにあたって、何をもって分けるのか、何をもって一緒にするのかというところから考えると、山が分ける基になるのだろうと思っており、水と一緒にする基とっております。

すなわち、山を越えていくのは大変難しいということです。これに比べまして、海でも川でも、昔から交通など生活の様々な場面で使っているため、水に伴ってその流域を一つの圏域とすることが一番自然なのだろうと思います。

中部は東海4県+長野県+北陸3県という形が現実的ではないか

我々は中部という圏域を考える上で、全国的に見て中部に入れた方がいい県か入れない方がいい県かということを考える必要もあるかと思っています。そうすると、滋賀県はどう見ても関西だろうと感じ、長野県は中部だろうと感じます。

私は長野県のあり方が非常に難しいという感じを持っております。昔から東海4県という概念がありますから、歴史的に見てもいつも長野県は我が領域ではないという感じがあります。すなわち、東海4県はまとまりやすいと言えます。同じように北陸3県もまとまりやすいと思います。

また、東海4県と北陸3県を別にするのも一つの考え方だと思います。なぜならば、両者の間に大きな山脈があり、東海地域と北陸地域の交流を妨げてきたからです。しかし、先ほど水尾委員がおっしゃったように東海北陸自動車道によってはその交流が芽生えてくるでしょう。山が隔てていても、インフラが整備されるとその状況は変わる。例えば、安房トンネルがその

良い例です。これによって人やモノの流れはものすごく変わっていると思います。

これらのことを念頭に置きますと、中部は東海4県に長野を入れた5県と北陸3県というのが現実的なまとまりではないかという感じがいたします。

立花貞司 委員（トヨタ自動車㈱専務取締役）

#### 企業として圏域を考える場合の2つの視点：「販売する」視点と「つくる」視点

当社のような企業の立場から圏域について考える場合、「販売する」、つまり商売としてお客様にどう対応していくかという視点と、「つくる」という製造業の立場からの視点とがあり、これら2つの視点のバランスが大事なのではないかと考えています。

まず「販売する」立場からは、商売としてお客様にどのように対応していくかという視点から考えることとなりますので、今回の議論と方向が少し逆になるかもしれませんが、県と県を大きく括って捉えるのではなく、むしろ小さく割ってローカルに考えていくこととなります。

当然ですが1つの県の中でもマーケットの性格が随分違うことがあります。トヨタホームの例では、陸屋根や勾配屋根などの商品の違い、または分譲形式と請負形式といった販売形態の違いがあります。愛知県でも名古屋・三河・豊橋ではそれぞれの地区に特色がありますので、必然的に販売の考え方や方法を細かく変えていく必要が出てきます。

一方、今回の懇談会のテーマである、圏域を大きく捉える議論では、もう一つの「つくる」視点から考えるほうがいいのかもかもしれません。自動車は1台当り3万点に及ぶ部品の集合体ですので、弊社の工場と仕入先様を結ぶ物流網も、非常に広い範囲に及んでいます。実は300社以上に及ぶ仕入先様の本社所在地で分けると、中部8県（愛知・三重・岐阜・静岡・長野・石川・富山・福井）で半分以上を占めており、実際の出荷工場所在地ベースでは更に集中しておりますので、物流動線から見ても中部地域が一体化している状況が伺えます。

#### 中部のものづくりを支える主要幹線道路と、東海・北陸地域の一体感醸成

そういった物流網はものづくりを基盤とするこの地域にとって非常に重要な要素だと思えますが、万博を機に中部の道路網整備が進み、東海環状自動車道、中央自動車道、東名・名神高速道などは大変大きな役割を担っていると思えます。

また先ほどから議論となっています北陸3県については、07年度に全線開通する東海北陸自動車道によって、益々東海地域との連帯感が強まってくる筈ですし、企業の立場からも北陸との関りを色々考える必要が出てくると思えます。

以上のように、ものづくりの物流という面から考えてみても、東海地域と北陸地域の一体感が醸成されていることが判ると思えます。

小出宣昭 委員（中日新聞社常務取締役編集担当）

#### 名古屋に求心力がない「分散型」の中部の地域構造を活かした圏域の形成が重要である

今回の報告の中でなるほどと思うことがたくさんあったのですが、まず圏域について申し上げますと、中心都市であるはずの名古屋に求心力がない圏域であるというのが第一印象でした。例えば、関東圏だと東京、関西圏だと大阪、京都、神戸といった求心力を持った都市がある。

中部圏では本来であれば名古屋が中心都市になるはずですが、中部の地域構造は分散型となっている。

圏域というのは古くは帝国だと思うのですが、例えば、ローマ帝国はローマが一番文化の高い都市であるためローマを中心にした圏域ができた。また、アメリカを帝国と例えるなら、ニューヨークの文化が一番高いので、そこを中心としてアメリカ圏のようなものができる。その例えで言うと、中部は旧ソ連圏のような感じがします。昔のソ連圏は、ハンガリーのブダペストの文化が一番高く、プラハ、モスクワという順で田舎になります。中心都市に求心力がないものだから、軍事力で強力に守っていた圏域で、結果的に崩壊するわけです。

中部はそういう圏域ではないのですが、形態として名古屋の求心力が非常に低いものだから、北陸地域の人が危機感を感じるのも当然だと思うのです。北陸の心理は、東京への従属なら仕方がないけれど、名古屋への従属だけは避けたいというのが必ず裏にあると思います。

岐阜県に勤務したときも感じたのですが、名古屋と岐阜はすごく関係が深い。それでも「岐阜は名古屋の植民地ではない」という意識があるのです。この分散型の地域構造をいかにプラスに転化していくかというのが圏域を考える上で重要だと思います。

#### 「三味一体」－中部は3つの湾域により形成される

バイオリージョンという視点で捉えた流域・海域圏ですか、すごく面白いと思いました。

昔から泥棒の「一味」という言葉がありますけれども、これはもともとは川と海との関係で、川の水はいろいろな味がするが、やがて海に入って同じ味になるというのが「一味」の語源です。伊勢湾に入って同じ味になる川、駿河湾に入って同じ味になる川、富山湾に入って同じ味になる川。それぞれ「一味」になっていくわけです。ここから私は「三味一体」という言葉を作ったのですが、3つの味が一体であるという圏域のイメージがいいのではないかと思います。3つの湾に注ぐ水によって形成されている圏域ができるのではないかと思います。

#### 地域のアイデンティティやコミュニティから圏域を考えることも必要である

「水」の問題が先ほどから出ていますが、全く同感です。ただ、「水」や「川」に対する意識の差は、最近実務の上で実感しました。中日新聞は岐阜の長良川で花火大会を毎年行っています。それから、同じ時期に名古屋市で矢田川の花火大会をやっています。今年から矢田川の花火大会は中止になりました。どうして中止になったかというと、花火大会の後の清掃費が多額だからです。清掃業者をお願いして掃除をするのですがとてももたない。一方で、岐阜の長良川の花火大会は、花火をやった翌日に6,000人のボランティアの方に掃除していただいています。ライオンズクラブ、ロータリー、天理教、ボーイスカウトなど多くの団体が早朝の5時半から河原のゴミ掃除をしてくれます。毎年、中日新聞と地元の岐阜新聞がそれぞれ1週間おきにやりますから2回あるわけですが、2回ともボランティアが出て全部掃除してくれるから維持できているわけです。

川に対する意識で言えば、岐阜の人は長良川の水を飲んでいるから、体の細胞が長良川の水でできている。名古屋の人は矢田川の汚い水を飲んでいるわけではなくて、木曾川の水を飲んでいるのです。だから矢田川は、DNAからは離れた川なのです。結果として例に挙げた花火大

会の後の清掃など集団行動に違いが出てくるのだと思います。「川」や「水」への思いは、同じ「川」でも生活に密に係わっているかいないかで、その意識は全然違うのです。

そのような意識がやがて、アイデンティティやコミュニティという概念となり広がっていくと思います。私は名古屋っ子ですけれども、矢田川を中心としたアイデンティティというものあまり考えられないし、コミュニティも考えられない。このようなことを考えながら、圏域が出来上がったらいいのではないかと考えています。

桑田宜典 委員（(財)岐阜県県民ふれあい会館会長兼理事長（現 岐阜県農業共済組合連合会会長））

圏域の捉え方について、私自身、中部というのは一体どう定義したらいいのかますます自信がなくなったところがございます。そういう意味では曖昧に使っていたのかなという思いもあります。

東海地域と北陸地域を分けて考えたうえで、連携を深めていく方が実現性の高いものになるであろう

私は岐阜県に住んでおります。岐阜県は、8つの県に囲まれた海なし県でございます、お互いに協調するとか協力するという意味では、この9県は非常に密接な関係があります。

そうした中で、まんなか懇談会で議論されている、「選択と集中」、そして「自助・公助・共助」による共同の実現ということになりますと、地域を考えるときには広い概念で捉えていきたいのですが、この懇談会の提言が着実に実現されるためには、むしろ中部という捉え方よりも東海地域という捉え方から考えていく方が良いと思います。そして、北陸地域の関係者の意見を汲んだ上で具体的に線引きをしていく。お互いに協力していこう、連携していこうというのはどんな形でもできるわけですけれども、具体的に線を引いてさあどうですかといったときには、北陸地域の方々の警戒心は当然のことだろうと思います。

そういう考えを持ちますと、私はむしろ東海地域という捉え方で出発をして、そして北陸地域とどのような形をつないでいくのか、連携をしていくのかというように発展させていった方が、より実現性の高いものになってくるのではないかと考えております。

国づくりの礎は道路づくり。インフラの整備によって岐阜県内の流れも大きく変化した

岐阜県は今まで陸の孤島と言われておりましたけれども、縦軸に東海北陸自動車道、名神自動車道、中央自動車道があり、東海環状道路、それから北の方には中部縦貫道という非常に重要な道路が走っています。昔から国づくりは道路づくりから始まり、それぞれ目的は違っても、道路、トンネルによって流れが大きく変わってきました。確かに水の流れや山に分断されておりましたけれども、完全に一つになってきたということで、これからものすごく様変わりします。東海環状の東回りができたことによって、関の工業団地が完売できたとう例もあります。

そのように考えますと、名古屋市を含めて9県1市、岐阜県という立場からはそのように圏域を捉えたい。しかし、これから着実に事業を実現していこうとすると、東海地域として4県で捉えて、徐々に大きくしていく方が実現性が高いと感じています。

総括 須田 寛 座長（東海旅客鉄道㈱相談役）

本日のご意見を集約いたしますと、前回の議論を下敷きにして、理念としては大体3つに集約できるのではないかと思います。

「自立」した圏域同士の「連携」という視点で考えることが重要

1つ目は、「自立と連携」ということです。つまり、圏域が「自立」できるものであり、「自立」できる圏域同士がお互いに「連携」する。この姿を実現できるのが一番良いのではないかと思います。

「分水嶺」に着目して考えることが重要

2つ目に、圏域を考える場合に分水嶺が大きなポイントになります。特に、その中で「水」の問題が、この地方の問題を考える際にいかに重要なことであるかというご指摘がありました。山という問題もありました。山と水は分水嶺を形成していることから、分水嶺の議論は重要になるかと思えます。

「何のため」の圏域かを明確にすることが重要

3つ目に、圏域を考える際に「何のため」に圏域を考えるのかという目的意識を持つことが必要だということです。その場合に、例えば、モノづくりでお互いにメリットのある地域がまとまるのも1つの連携のあり方、ないしは圏域のあり方だということです。

次に、方法論についてご意見が2つあったと思います。

「緩やかな連携」から圏域の形成を着実に進めていくこと

各拠点の連携を緩やかに図っていくことが現実論ではないだろうか。初めから全部が一緒になることはないのだから、緩やかな連携ということ念頭に置き、徐々に熟柿の落ちるように議論をしていくべきではないかというご意見がありました。

「分散型」の地域構造という中部の特色を活かした圏域の形成を図ること

それからもう1つは、中部圏は中心都市がない、中心都市に求心力がない、分散型の地域構造という特色があります。したがって、分散型の地域構造をプラスに転ずるような考え方があってもいいのではないかと。そうなれば、各県の自主性が出てくるということだろうと思えます。

北陸との関係については、前回の議論の中でも関心が深く、今日もいろいろ地元のご意見等が出たものですから申し上げますと、2つあります。

東海地域と北陸地域を「一体」として圏域を考える

北陸地域も一体として考えるべきという意見がありました。温かい眼差しを送るご意見です。北陸地域だけは「自立」できないため、一体として考えていった方がいいのではないだろうかということ。それから、東海北陸自動車道の開通によって人・モノの流れが大きく変わるはずで、そのときのことを考えれば東海地域と北陸地域は一体として考えていかなければいけないということ。また、特に東アジアとの関係を見ると、どうしても東海地域と北陸地域は一体の圏域として考えた方がいいのではないかとこの意見がありました。

東海地域と北陸地域を「対」として圏域を考え、時間をかけて連携を深めていく

一体として捉えることに否定的なご意見としては、北陸地域の人が不安な気持ちをもつことも分かるので、これは強引に押し付けるというのではなく、できるだけ北陸地域の人の思いを受け止めながら考えていくべきだという意見です。それから、既成事実を積み重ねていく中で、東海地域と北陸地域が連携を深めていけるような事実、例えば、観光の面などの連携の実績を積み重ねていったらどうかということでありました。北陸地域と一体として考えることについての必要性は認識されつつも、まず東海地域のつながりから固めて、今すぐではなく時間をかけてつながりを深めていくという意見がありました。

中部圏は、愛知県、岐阜県、三重県、静岡県、長野県が基本の圏域。北陸地域との関係は今後じっくり時間をかけて連携を深めていく

前回のご意見も踏まえて、愛知県、岐阜県、三重県、静岡県に加え、長野県が入ることが現実的だということです。（長野県と静岡県については若干議論の余地があるかと思いますが、）それが基本の圏域となるかと思えます。

北陸地域の扱いについては、東海北陸自動車道の開通により北陸地域にもたらされたメリットを見守りながら、北陸地域の人々の意見も聞きながら、今後、東海地域との関係を将来の問題として、じっくりと考えていったらどうかということではないかと私は思っております。

須田 寛 座長（東海旅客鉄道㈱相談役）

事務局に対して3点ほど要望を申し上げたい。

1つ目は、先ほど水尾委員からもご報告がありました国際競争力インフラWGについてです。これは非常に重要な審議であろうかと思えますので、ここで議論されたことを深めていく場を用意していただければと思っております。

2つ目は、4月の初めになると思いますが、国土形成計画を進めている国土交通省国土計画局で各地方の圏域についてのヒアリングがあります。これは国土形成計画のブロックを作るためのヒアリングでありまして、道州制とは別であるということをはっきり言われております。予定では中経連の神野副会長と安木常務理事が行くことになっております。それと私から、皆様方にいただいたご意見を今後、審議に反映させる必要があると思えますので、本日議論された理念を中心に話をしたいと思っております。

また、北陸と一緒に圏域を形成してはどうかと、かなり熱い眼差しのご意見もありました。しかし、北陸地域のご意見は必ずしも今すぐにとは望んではないため、この会議で北陸地域と圏域を形成することを考えてはいるものの、時期尚早ということを申し添えたいと思っております。

3つ目に、本日、特に北陸地域へのアフターケアの問題について議論が出ましたので、事務局においてそれらを実務にご反映をいただくように私の方からお願い申し上げます。

以上のご要望を申し上げまして、本日の議事は終了でございます。ありがとうございました。これで終了させていただきます。

以上