

第15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7月24日（月）
名古屋銀行協会 5階 大ホール

松浦康男 委員（株静岡銀行代表取締役取締役会長）

静岡銀行の松浦です。この1月に前中部地方整備の木下企画部長から、鈴木修委員の退任に伴って就任要請をいただきました。本来ならば前回の3月から出席をする予定でしたが、所用により欠席したことをお詫び申し上げます。

静岡県は、行政の中でもいろいろな枠組に所属しています。例えば、経済産業省あるいは農水省関連は関東に入っています。財務局、国税関係は東海になります。それから、国土交通省、厚生労働省の関係は中部となります。また、中部電力は静岡の富士川以西ということで、富士川以东は東京電力の管轄になりまし、NTTについては西日本に所属しています。このように所管によって地域の分け方は様々です。

したがって、静岡県民の意識は、関東に向いているのが実態だろうと思います。ただ、地域におきましては中部圏、東海圏も見ていると思いますが、静岡県全体としては、どちらかといえばやはり関東を見ているという感じがします。ですから、よく東海4県と言われることもありますが、私どもから見ますと東海3県と静岡県という見方が一般的かと思います。

関東あるいは中部のちょうど中間に位置するという事は、以前は非常に良い立地とも思っていたのですが、地方から中央へ問題、格差の問題、あるいは二極化の問題が進展していく中にあるには、両方の端に位置することがどちらかといえばマイナスに作用していることが多くなっているように思います。

皆様の話を伺い、勉強しながら務めさせていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

須田 寛 座長（東海旅客鉄道株相談役）

本日の議題は大きく2点ございます。

1点目は、提言が公表されてから約1年が経過し、その内容のフォローアップについてです。2点目は、まんなかビジョンの改訂に向けた方向性についてです。

中部は日本の真ん中に位置する地域としての責務があると思います。そういった責任を果たすためには、ソフトとハードの両面に渡って何をしたらいいのか、これからも議論する必要があると思います。特に、万博が成功に終わり、この効果を長く持続させるために、万博開催地としての当地域の責務は一層と高いものがあります。

その一環で、前回のまんなか懇談会で圏域の議論をいたしました。国土形成計画では圏域が定められ、全国を漏れなく幾つかのブロックに分けて、そこで計画を作ろうという構想です。このまんなか懇談会でも中部圏とは一体何なのかという議論を2度にわたっていたしました。この7月上旬に圏域が決定しましたが、圏域はここでご議論いただいたとおりの5県に成りました。まんなか懇談会での議論が何らかの形で反映し得たものと考えております。

今度は国土形成計画がいよいよスタートし、地方協議会というものがそれぞれのブロックごとに作られることになっています。この地域では準備会の発足等も近くあるようです。ここで議論した意見が何らかの形で今後の議論に反映できるようにしたいと思っています。

「まんなかビジョン」の中間評価および改訂について

小出宣昭 委員（中日新聞社常務取締役編集担当）

時代の風を捉えた議論を

今年くらいになって少し時代の風が変わってきたと様々な事例で感じます。たとえば、去年までは「規制緩和」や「民営化」など自由への志向に流れていましたが、「環境・景観創造に向けた取り組み」、「安全・安心な国土作り」、それから、現実の社会の流れではたとえば村上ファンドやライブドアの事件、路上駐車禁止などブレーキをかける事例が多く、時代の風向きが変わったような感じがします。

この手の変わり目は必ずしも社会の全部が変わるわけではなく、ほんの少し変わるだけで雰囲気が変わってくると感じます。「まんなか懇談会」でも様々な重要なテーマがあるのですが、たとえば「環境・景観創造」と「安全・安心な国土保全」という例が出されたのには、今年になってから感じる微妙な時代の変化と合致していると思いました。これまでは「自由」と「規制」という対立軸での明確な議論はなかったと思いますが、何をどの程度規制したらいいのだろうかということが重要になってくる感じがしています。

そのような時代の中で、この部分はどの程度ブレーキをかけたらいいいのか、この部分についてはどの程度のアクセルを踏めばいいのかという、時代の風に応じた議論ができればという感じがします。

今後のビジョンを考える際には、「地域の住民への貢献度を測る物差し」、「しっかりとした現状把握とその反映」が必要である

ここ数年の世の中の動きは時代の方向からすると特異でありまして、たとえば市町村合併がそうであると思います。環境が大事と言いながら、一方で効率性を求めた市町村合併が行われました。

地方自治法の7条と8条に町村が市になる要件が書いてありますが、就業人口の60%以上が商工業に従事すること、人口の60%以上が中心市街地に居住することの2つの要件を満たすと市になれると記載されています。岐阜県の上宝村の大自然まで高山市になりました。本来、市というのは商工業を振興する自治体で、町村は農林漁業を振興する自治体、すなわち町村は自然環境保全を担うといった役割があったと思います。

去年までにほとんど合併が終了しましたが、いろいろな方々にお話を聞くと、「何のために合併を行ったのか」という話を多く聞きました。経済合理性ばかりを追いかけた合併に対するリアクションは意外に強いと感じ、ようやく今年くらいから冷静になって考えるべき時代の雰囲気を感じています。

これからのビジョンの新しい視点として、地域が住民1人1人の人生にどれだけ貢献できるのかといった、住民側から地域や行政の貢献度を測るといった視点も今後必要になってくるかと思っています

かつて、1970年代に「未来論」というものがありました。これは東京と大阪を中心とした二眼レフの考え方が中心で、名古屋は沈没するというものでした。しかし、1980年代になると、

愛知県の有効求人倍率が突出し、それ以降名古屋は沈没していません。「未来論」というのはこれまでのトレンドの延長線上で長期を展望するというもので、70年代の未来論が80年代に覆ってしまったように、信憑性は極めて怪しいものであったと思います。中部のビジョンを考えるうえでは、かつての「未来論」とならぬよう、現状をしっかりと把握し、それを新しいビジョンへ反映させていく必要があります。

中村幸昭 委員（鳥羽水族館名誉館長）

自治体の再編は今なお途上段階である

平成の大合併と言われた市町村合併の第1次が終わりました。約3,232の市町村がおよそ半減して約1,600市町村になりました。たとえば岐阜県の場合は99市町村ありましたが3分の1になっています。三重県では69市町村が29市町になり、村は0になりました。

ところが、市町村合併した結果、メリットとデメリットとが表出してきました。現在は各市町村が合併による得失を検討中ではないかと思います。今後もさらに合併の是非が検討され、数年後には今の1,600から1,200程度の市町村に減少するのではないかという予測があります。

一方で、道州制という論議も進められていますが、今はまだ議論が成熟してないため、しばらくは47都道府県という単位が継続されるだろうと思います。

「適疎適密」の社会の実現のためには、地域間の役割分担を明確にすべきである

超高齢化社会と少子化が同時進行型で来ており、東海地方も人口は例外なく減少していきます。このときに一番問題になるのは食料自給率です。カロリーベースで長野県は53%、三重県は42%とありますが、中部の中心である愛知県はわずか14%です。愛知県はモノづくりが中心になり、第1次産業である農林漁業の割合はさらに減少する傾向になるかと思っています。

したがって、工業などモノづくりを中心に行なう地域と農林漁業を中心に行なう地域といったように、はっきりとした役割分担が出てくるのではないかと思っています。そうすると、モノづくり中心の地域から自然景観の残っているロケーションのいい所にレクリエーションに行くといった行動が増え、観光産業も成り立つことにもなるかと思っています。

一方、物流関係においても食糧自給率に関連した問題は大きく、食料のあるところからないところへ運ばなければいけません。エネルギーの供給にしても同じことが言えるため、道路、港湾、空港を担う国土交通省は、食糧自給率やエネルギー供給なども視野に入れて、総合的な見地から考えていかなければならないと思います。

中部5県においては人口減少の中で役割分担を明確にし、「適疎適密」の新しい観点から論議をしていかなければならないと考えております。

防災への着実な取り組みと環境保全への配慮という視点を加味したビジョンに

我が国は、地震列島と言われていきますから、地震などの災害はいつ何時起こっても不思議ではないのです。備えあれば憂いなしなので、防災についての施策は着実にやっていく必要があります。

一方、環境については、里山だけではなく海岸線も含めて、様々な環境保全に配慮して開発を進めなければいけないという側面があるかと思っています。したがって、防災と環境保全の重

要性を十分考慮に入れたビジョンであってほしいと思います。

グローバルな視点に立ち、中部の国際競争力向上に資する陸・海・空の総合的な施策展開を

今後は、世界の中の日本、アジアの中の中部という視点で国際競争力の問題でも論議をしていく必要があると思います。国土交通省は、陸・海・空のバランスのとれた施策を講じていく必要があると思います。

陸上については、災害時の代替路線としてリニア新幹線の整備を進めていく必要があります。海上については、名古屋港と四日市港、あるいは三河港等、中部の港の機能向上に対する施策を講じる必要があります。また、空については、アジアのハブ空港は4,000mの滑走路を3本、4本持っており、中部国際空港を真のハブ空港としていくためには滑走路の延長と多重化が必要となります。

国際競争力を培っていくためにも、もっと広く海外に視点を置いた中部の陸・海・空の整備を考えていただきたいと思います。

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）

中部の利点を伸ばし、その恵みを全国的に利用するという考え方が必要ではないか

中部というのは非常に恵まれた土地であり、この恵まれた所をどう全国的に利用するかという視点が重要だと思っています。

今、格差の問題が盛んに議論されています。恵まれているのだから少し遠慮したらどうかという意見もあります。しかしながら、果たして日本全体としてそのような考え方でいいのだろうかという疑問に思います。格差是正に相反しますが、いい所は大いに利用する必要があると思っています。

莫大な借金を抱える我が国においては「選択と集中」を真剣に考えていかななくてはいけない

歴史的に見ましても、昔から御上はどうしても必要となるものだけを整備し、その他の部分は住民が個人個人で整備してきました。御上が必要があると考えたものが何であったかは時代によって異なりますが、ピラミッドを造るべきだという考えもあったでしょうし、東海道だけは整備すべきだという重点配置の考え方で整備をしてきました。

ところが、国が豊かになり収入が増えてくると、皆がそれぞれ要望を出すようになります。それぞれの要望に従うとなるとある程度平等にしなければならず、全体の収入を分けて、どの地域にも高速道路を作る、鉄道を敷くというように平等に整備が進められてきました。

しかし、もうそんな余裕は全くありません。この認識が私どもはまだ十分にできてないような気がします。依然として従来と同じようにやってもらえればよいという認識があります。

様々な国土整備は税金ではなく借金をして行っているため、借金がものすごく大きく膨れあがっています。そのため、国の収入は全て金利の支払いでなくなってしまうのです。そこまでの事態になっているということを、本当に我々は認識しているだろうかという疑問に感じます。

借金を返すためにどうするか。収入を多くして、支出を減らして黒字にしていくしかないわけです。したがって、支出を増やすということはあり得ませんので、相当な支出の削減が必要になります。現実はどうかといいますと、大幅な支出削減はできませんので、きわめてわずか

な支出削減をしている状況です。本来は収入を大幅に増やさなければならぬにもかかわらず、それが政治的にできないため増税をやるかやらないかという議論にとどまっているわけです。この議論をやっている限りは年々大幅に借金が増え続けます。

1～2年ならこの議論でいいでしょうが、50年、100年という計画をもし立てるとなると、現状のままではあり得ません。そこには相当な選択の必要性が出てくるため格差が生じてきます。お金があれば中山間地域でも都市と同水準の整備ができますが、お金がない状況では何に重点を置くべきかを真剣に考えざるを得ません。

我々ができることは極めてわずかですが、真に必要な施策を講じて行かなければならぬと痛切に感じております。

松尾 稔 委員（（財）名古屋都市センター理事長）

ビジョンの実行には優先度を考えて、ロードマップを明確化して進めていくべき

ビジョンを掲げていくということは社会資本を考えていく上で非常に重要なことだと思います。これまでビジョンを掲げて議論してきたわけですが、これは従前からの価値観や方法論に基づいた議論の中では大体し尽くされてきたのではないかと思っています。それを実行する際は、プロジェクトの優先度を考えて、ロードマップを明確にして進めていかなければなりません。

中部らしい象徴的な施策と地道な努力によりバランスの良い国土の保全・発展を実現せよ

今後のビジョンにおいては、この地域の象徴的なものが必要だと思います。「万博」と「中部国際空港」の2大プロジェクトは、初めに掲げられたときはとんでもない大きなプロジェクトという印象でした。ですから、それに相当するようなものが今後においても必要だと思います。たとえば人口減少社会の中で、この地域が活性化を保っていく、あるいは展開していくためには、交流ということが考えられます。交流が盛んになるということは地域が活性化していく一つの基本的なポイントです。

交流を活性化させていくためには、交流を促す装置が必要であり、当地においては、たとえば空港が挙げられます。中部国際空港は1本の滑走路では限界が見えています。2本目の滑走路をつくるということはほとんど議論には上がっておりませんが、今後必要な議論になるかと思えます。

地域に元気が出るような中部らしい象徴的なものと併せて地道な努力も必要です。中山間地域の保全は広域防災につながってきます。派手さはないのですが、着実に進めていかなければならない施策であり、バランスのよい国土の保全・発展につながっていくと考えます。

これまでにない新しい視点・切り口でビジョンの考えるべきである

新しいビジョンを考えていくときには、思いきった切り口や視点が必要ではないかと思えます。我々は常に、歴史を見る場合でも政治経済を見る場合でも、東西とか南北という軸で見がちです。慣れ親しんだ視点と違う政治、経済、歴史等の様々な視点で見てみることも重要ではないかと思えます。

松浦康男 委員（株静岡銀行代表取締役取締役会長）

長期視点に立った議論の必要性 - 「環境」、「少子高齢化」、「国際化」

10年、20年、あるいは30年、50年という視点に立った議論となると、幾つかの前提条件が出てくるだろうと思います。たとえば、温暖化する中で気候が亜熱帯化し、今後、20年で約1温度が上昇します。100年経てば5 上がることになり、その時の状況を考える必要があると思います。また、少子化問題については、場合によっては移民を受け入れることが現実になるかもしれません。そうなりますと、国際化への対応も急がれます。国際化というと外に打って出ることが国際化のイメージで捉えられているように思いますが、むしろ内なる国際化が必要になってくると思います。長期的な視点に立つということは、これらについて考えていく必要があるということだと思います。

都市と中山間地域のバランスある発展がより良い国土づくりを実現する

人口減少時代の都市のあり方と中山間地のあり方について、静岡県では2つの政令指定都市ができます。1つは静岡市が既にスタートしており、もう1つは来年4月に浜松市が政令指定都市になります。この2つの政令指定都市は従来の大都市とは異なり、都市部から農山村、あるいは漁村まで含めた、かなり広域の自然豊かな田園都市的な政令指定都市が形成されています。

静岡市は奥大井あるいは南アルプスなど、大井川、安倍川流域より駿河湾に到るまで約1,400km²の広大な流域圏です。また、浜松市は、天竜川の流域から浜名湖、遠州灘に臨む流域圏で、1,500km²に渡ります。こういった新しい政令指定都市は、従来型の産業集積に偏った施策ではなく、農林漁業や観光を含めた総合的な機能を持つ都市が形成されます。住民に身近な行政を自主的かつ総合的に実施していくことが必要になり、それ相応の行政基盤を強化しながら、自治能力を高めていくことが必要になります。

中山間地域の川上での営みが健全にされていなければ、都市を形成する川下の生活が成り立ちません。中山間地域が環境保全や癒しの場として地域に貢献できるのであれば、行政効率の悪い中山間地にも財政投入をしていくことができるような工夫が行われ、行政サービスの効率化、バランスのいい財政運営を都市のコンパクト化と合わせて推進していくことで、バランスの良い国土になっていくと思います。

東 恵子 委員（東海大学短期大学部教授）

安心・安全な生活を営むための社会基盤の再点検、再評価が必要である

40の具体的な目標ごとの中間評価結果を見せていただきまして、全体と静岡県の結果が少し違うことも改めて見せていただきました。

昨今の長雨、そして、九州地方の被害、長野県の土砂災害等を見ると、現状の生活基盤が安全性の高いものなのかという点が一番の関心事です。また、環境・景観創造に向けた取り組みに関する評価で、地球温暖化対策については成果を得られていない結果となっています。その中で、予測以上の温暖化に向けて社会基盤がきちんと整備され、機能しているのかを評価する必要がありますかと思えます。

また、5月29日に行われた複合型災害防災実動訓練についてですが、やはり安全・安心とい

う部分では、自然災害に合わせた社会基盤整備をどこまでするのかということが、私たちの安全な暮らしを守るうえで重要だと思います。

豊かなライフスタイル、ライフステージを築くための拠点のネットワーク化

環境は、総合的な見解として国全体、地球規模で考えなければならない問題だと思いますし、中部地域としても、ともに助け合う仕組みづくりが重要になってくると思います。

景観形成については、それぞれの地域で個性を磨くことが交流につながり、地域を活性化する取り組みが盛んに行なわれるようになっていくと思います。地域個別で進める部分と中部全体として総合的に進める施策を併せて講じていく必要があるかだと思います。

中部地域は日本の骨格であり、自然の豊富な所だと理解しております。そういった点から考えると、中部の「暮らし満足度」というのはどのような評価になるのでしょうか。暮らしの視点で考えると、一人一人が心豊かなライフスタイルとライフステージが形成できる中部地域をしつらえることが大事かと思えます。そのような中では、利便性ととも、快適性などの課題があるかとは思いますが、中部らしいコンパクトシティ、都市機能をいかに充実させていくか、そしてそれらをいかにネットワーク化させていくかということが次の課題になってくるのではないかと思います。中部の特性と連携という点で仕組みづくりを進めて行くことが重要と考えます。

また、連携という点からはお互いの情報を共有することが重要です。何が地域のポテンシャルかという認識し、その情報共有が必要になってくると思います。それが、観光促進という観点からは重要な位置づけになってくると思います。

高齢者の生き甲斐づくりと次代を生き抜く次世代育成のための社会基盤整備が必要

少子化の問題については、少子高齢化を迎えたときに、都市機能の充実が必要だと思います。また、中山間地域との関わりを考えると、高齢者の生き甲斐づくりが必要です。中部はモノづくりの地域として、技術、職能を持った方が多く、産業観光に結び付けられるような企業もあると思います。そういったものをどのように活かしていくのか。

また、子供たちにとって次世代をどう生き抜くのかといったときには、身近にある大自然を体感する大きな意味での中部地域を知る環境教育が必要だと思います。暮らしやすく、住み心地がよく、そして子育てがしやすい基盤整備が行なわれることが理想だと思います。

奥野信宏 委員（中京大学総合政策学部長）

「コンパクトシティ」という言葉が多用されるようになり、言葉の意味をなさなくなっている
国や市町の計画のなかで、「自立」、「コンパクトシティ」、「協働」という言葉が出てくると、そこで安心してしまい、分かったような気になって、思考がストップする傾向があります。

10年くらい前では、「コンパクトシティ」という言葉には一つのイメージがあったように思います。しかし、現在では、各地域がそれぞれの状況に合わせていろいろな街をイメージしている。全てそれが「コンパクトシティ」という名前と呼ばれています。そのため、「コンパクトシティ」といっても、今となっては何を意味するのかほとんどわからないというのが現状で

す。四畳半住まいのような下宿のように座って手を伸ばせば何でもあるのがコンパクトシティだというイメージもありますし、都市の中心部に機能を集約して周辺部の居住地を公共交通で結ぶといったものもコンパクトシティと言えます。言葉の意味がほとんどなくなっていると思っています。

「自立」の重要性を対象別に議論する必要がある

「自立」という言葉については、中部圏の自立、地域の自立、中山間の自立、それぞれ意味は全く違います。

まず圏域の自立というのは、地域自前の国際戦略が立てられるということが「自立」という意味ではないかと考えています。したがって、圏域はそれだけの経済規模を持たなければいけないということです。今回決定した国土形成計画の圏域においては、北陸圏と中部圏がそれぞれ別個の圏域となりましたが、日本海側と太平洋側での協議会が設けられ、議論が展開されることと思います。

都市や中山間の自立ですが、県単位での所得格差を見ると随分縮小していますが、県内の地域ごとの格差を見ると拡大しています。そうした中、全国的には人口十万人から数千人の集落では、財政的にどうにもならないという状況のところもあるかと思っています。そのようなにおおける自立は、自分たちで何かやろうという姿勢を持っていること、行動に移している姿勢から実現できるものと考えます。

人口数千人の集落で、地域所得の3分の1が年金を中心とした社会保障という自治体でも、地域の特産品を活かしたコミュニティビジネスに取り組み、地域の高齢者の生き甲斐づくりに貢献しています。それだけで医療費が随分減るという統計もあります。このようなことがなされれば高齢社会の社会的費用は随分減っていくのだらうと思います。また、たとえば特産品の産地と市場との連携や他の自治体との連携という施策も出てくると思います。

これからの課題はリタイア後の団塊世代の人材確保

これまでの施策展開によって、社会資本はある程度整備されてきたと思います。その中で現在では人材の確保が重要な課題となっています。団塊の世代のリタイア後、彼らは田舎に帰ってくるだろうと期待されていますが、マッチングするマーケットは国にも地方にもないのが現状です。人材を如何に確保していくかということが1つの鍵なのだらうと思います。

行政を住民の信頼関係を醸成し、今後の限界集落のあり方を考える

また、限界集落の問題も議論しなくてはなりません。中部圏にも20年後、場合によっては10年以内になくなるような集落がたくさんあります。このような地域は線引きをするのか、他の地域へ移転してもらうのかという問題があります。移転を促すとなると、行政と住民との信頼関係がなければ難しいのが現状です。

人口減少社会における「自立」の中身を議論することの重要性

自立ということを考える場合、その中味を考えていくこと大変難しいことです。また、避けられない人口減少社会の中では、人口減少をどの辺でとどめるのが最適なのか、そこでどのような社会を描くのかということを考えていくことが大事なのだと思います。

桑田宜典 委員（岐阜県農業共済組合連合会会長）

都市と農村の均衡ある発展のためには道路整備が重要な役割を担う

中部は、モノづくりの中心地として今後とも発展していくことは間違いないと思っています。しかし、それを誰が支えてきたかという、高度成長時代には農山村から働きに来た人たちです。ところが、その影響で都市への集中ということだけが目に見えて顕著になってきており、農山村がまさに疲弊している状況になっています。都市と農村の均衡ある発展ということを重要な課題とし、そのために道路が果たす役割が非常に大きいということを認識する必要があります。岐阜県でも道路整備が進められてきましたが、都市への人口集中の是正にはつなげておらず、農地の荒廃が進んでいるのが現状です。

原点に立ち返った農業施策の展開と都市に劣らない農村の環境づくりが必要である

岐阜県の耕作放棄地は青森に次いで多く、この状況が将来まで続くとなると単に荒れるということだけではなく、環境問題や防災機能の低下、食糧自給率の低下へもつながっていきます。これまで農業に従事していただいた農山村の方々の努力で支えられてきたものの、非常に申告な状況になってきています。また、若い人たちが農地を守る、山を守ることに従事していただけない現状もあり、今後の農業施策については原点に立ち返り、都市と農村が均衡ある発展をしていくために真に必要な施策を考えなければいけないと思っています。

少子化については、すべての基礎になる問題であり、単に少子化ということでは済まされない大事な問題です。地域はもとより国をあげての早急な対応が必要となります。ただし、農地を守る担い手がなかなか見つからないのが現実です。そこに住んでおられる人が都市で住んでおられるのと同じような水準で生活できる環境づくりが大変重要です。そのためには道路の整備は今後も重要な施策の1つと考えます。

安心・安全な生活を営むための災害対策の充実を目指す

今後は、水対策が非常に重要になってくると思います。利水、治水という意味で、岐阜県では徳山ダムの整備が進められていますが、これは非常に大きな役割を果たします。特に最近の災害を目の当たりにすると、利水、治水のダムの必要性についても議論が必要ではないかと思えます。安全な生活を営むためにも優先度の高い施策として取り上げる必要もあると思います。

また、地震対策については、災害直後の緊急的な対応においては、空からの対応も避けては通れません。これについても十分検討する必要があるかと思っています。

須田 寛 座長（東海旅客鉄道㈱相談役）

「万博」との相乗効果によってインフラ整備に対する評価が向上

中間評価については、定量的なものから定性的な評価まで非常に精密な評価をしていただき、大変分かりやすいものになっています。ただ、この評価の時期は、万博の時期に重なっていたという点を考える必要があります。すなわち、万博のために整備をされたインフラ整備等の評価が色濃く出ているということです。総論的に言いますと、まずまず良い。しかしこれは必ずしも今回の提言の結果として良いではなく、万博が相乗効果をもたらして良い結果となったというくらいに謙虚に受け止めておく必要があるのではないかと思っています。

少子高齢化社会を見据えた新しい社会の再構築を考えなければならない

人口問題が今後の最大の課題点だと思います。今、いくら少子化対策を講じてみても、来年生まれた人が成人になるまでには20年かかります。彼らが社会人として能力が発揮できるまでに20年かかるということです。その中でどう考えるかという、下手をすると社会が破綻をするのではないかと、それくらい深刻に考える必要もあるかと思っています。少子化の一方で高齢化が進み、高齢者ばかり増えれば社会は破綻を迎えることになります。

私どもの会社では線路や車両の補修をする作業員がたぶんいなくなるだろうとの考えの中、線路に資金を投入し補修のいらないような構造にするしか方法がないだろうという議論まで真剣に行われております。また、外国人を受け入れるという意見もありますが、日本人並の給料を払わなければならない賃金の問題、言語が通じないための安全上の問題、そしてまた宗教・文化民族問題等が懸念され、簡単に外国人を受け入れるという答えにはなかなかないと思います。

自律的に日本の国をどうするかということ考えた場合に、人口が減少する中での社会の再構築を考えなければなりません。それが今後のフォローアップの大きなウエイトを占めるのではないかと思います。

金井中部地方整備局長

最近の災害の理由として、明らかに中山間が荒れているから災害が増えているというのがあると思います。都市への影響も無関係ではないと思っております。

中山間地をどうするかという問題は難しい問題で、たとえばヨーロッパでは中山間地域に住むと、山を荒れさせないという条件で直接所得補償をしており、各国それぞれに合った施策を講じて中山間地域を荒れさせない努力をしています。

公共事業だけで中山間地域を保全することは不可能であり、今後の施策についてもいろいろ議論をさせていただければと思っています。財政事情が厳しいため、自治体がすぐに万全の手を打てるわけではないと思いますが、今後のビジョンとして中山間地域と都市との共生を如何に図っていくかを考えることが重要と考えております。

総括 須田 寛 座長（東海旅客鉄道㈱相談役）

今回の議論を集約しますと、柱が2つあったと思います。1点目は、新しい地域・新しい地域間関係のあり方について。そして、2点目につきましては、バランスの良い国土づくりのあり方についてとなります。それらをまとめると以下ようになります。

【新しい地域・地域間関係のあり方について】

- ・ 全国的な視野で、中部が日本のまんなか位置することの責務、役割を考える必要がある。
- ・ 商工業を担う市、農林業を担う町村など、地域間の役割分担を考える必要がある。
- ・ 地域によって異なる特性から、それぞれについて「自立」とは何かを考える必要がある。
- ・ これまでの「平等」に行われてきた社会資本の整備という考え方から、「選択と集中」、

「重点化」という考え方に切り替える必要がある。その中で、「環境」という視点は重要な視点のひとつと考えられる。

【バランスの良い国土づくりのあり方について】

- ・ 国際的な視野で中部の国土づくりを考える必要がある。
- ・ 都市と中山間の広域的、総合的な地域づくりのあり方を考える必要がある。その際、キーワードとなるものは、「防災」、「水問題」、「農林業のあり方」、「限界集落への対応」、「暮らし満足度の向上」、「人材確保」といったものが挙げられる。

これらの2つの柱から、中部が持つ大きな役割を果たすためには、いい意味での格差が認められてしかるべきであるという意見がありました。中部のインフラを日本の国土全体のために役立てていかなければなりません。それを実行できるのが中部の強みであると言えます。

また、今後のビジョンの改訂の進め方については、以下のような意見がありました。

【今後の進め方について】

- ・ 例えば、「交流」のように新しい視点、中部らしい象徴的な視点をもってフォローアップを進めていく必要がある。
- ・ また、新しい視点、中部らしい象徴的な視点を持つとともに、その実現へ向かって道筋をつけるための地道な努力が求められる。それについても適切に評価をし、フォローアップを行っていく必要がある。

終了