

第16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12月11日（月）
メルパルク名古屋 2階 瑞雲（東）

◇須田 寛 座長（東海旅客鉄道株相談役）

本日の議題は、「中部が日本の真ん中に位置することに伴う責務・役割」についてです。これは、これからの「まんなかビジョン」の改定作業にも関連することです。

1. 「中部が日本の真ん中に位置することに伴う責務・役割」について

◇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）

中部の役割・責務を果たし、日本の発展に寄与するためには、中部への資源の集中によるプラス面の強化とともにマイナス面を受け止め克服する必要がある

中部の良いところを認識した上で、我々がどのように取り組んでいくべきかを考える必要があります。一般的に我々は、自分にプラスになることは主張し、マイナスになることは拒否しています。ところが、本当にそれでいいのだろうかと思います。たとえ自分達にとってマイナスになることであっても、全体のことを考えれば我慢しなければならないことがあります。それができていないから全国的に力が分散された状態にあるのだと思います。力が分散されることは、日本のバランスという点では良いことなのかもしれませんが、地域の独自性という点では国際的に見ると立ち後れている面が出てきているのではないかと思います。

従って、国全体として考えた場合には、ある程度の資源の集中を図るべきだと思います。中部は日本全体で見ても非常に優れた面があるため、中部へ資源を集中していく必要があると思います。逆に、資源を集中すればおのずとマイナスの面も集中して出てくるため、その部分は我慢して凌いでいかなければならないと思います。

中部、日本の発展のために住民一人一人が自己責任を負う自覚を持つべきである

その場合に我々は、マイナスの面を少なくするためにその補填を国や行政にお願いすることになります。現状ではそのお願いが多過ぎるのかもしれませんが。たとえば安全の面で言えば、ゼロメートル地帯が非常に多いということが中部の特性として挙げられますが、洪水が発生してから、「行政がしっかり安全対策をしてくれたらそんなことにならない」という不満が度々出てきますが、本来であれば住民自らがゼロメートル地帯について熟知し、自己責任を負うということを徹底していくべきだと感じております。

地域住民一人一人が自覚を持って、日本全国のため、全世界のためという考え方を持たなければ、今までどおり力が分散した国になってしまいます。

百年の計を見据えた中部の役割・責務を考えるべきである

そういった意味では中部にとってさらなるインフラ整備が必要だと思います。たとえば東海北陸自動車道はいまだに全通していません。一体なぜそんなに時間を要するのかと疑問に思っていますが、単に技術的な問題だけではないと思います。東海北陸自動車道は、まさに中部のためだけでなく、日本全体として環日本海と太平洋側との交流・連携を強化していく際には必要不可欠なものです。ですから、百年の計を考えるとということが非常に重要な意味を持っており、我々は将来の中部について、日本全国を俯瞰していかに役割・責務を果たしていくかということを考えていくべきだと思います。

◇水尾衣里 委員（名城大学人間学部助教授）

中部メソッドの全国発信が日本の発展に寄与する

この地域のもう一つの責務は、中部が担っていることや中部だからこそ成功した事例について全国または世界各国に情報発信して知らしめることだと思います。

この地域の特性として、関東・関西よりも優れた交通ネットワークが構築されています。そして、そのインフラ力によって高度な産業が充実しています。日本における最先端のインフラ力がどのように活用されているのかということを確認に示していくことが日本全国の発展に寄与していくものと思います。それを中部の責務として加えるべきだと思います。また、中部だからこそできたインフラ整備、中部の特性を活かした施策を中部メソッドとして広く全国に知らしめていくことが重要なことだと思います。

外国人への教育のあり方や中部の資源を活かした新しい交流のあり方を見出すことが重要

産業が集積しているという面から、外国人労働者が大変多いということが中部の特徴として挙げられます。外国人労働者の子供たちの教育問題は非常に重要な課題となっています。教育もひとつのインフラであるという位置づけが今後なされていくと思いますが、外国人労働者の2世代、3世代目が近い将来日本の企業で活躍していくということもあるでしょう。そのようなことも含めて、外国人への教育という課題は、中部だけでなく関東や関西と横断的に協力しあえる仕組みづくりをしていくことも中部の責務であろうと思います。また、外国人労働者たちは土日にほとんど家から出ないという生活の実態があるようですが、休日には中部で力を入れている産業観光を実体験してもらい、自分の国へ帰ってその体験を伝えてもらうような、新しい交流のあり方を見出していくことも中部の責務のひとつではないかと思っています。

◇松尾 稔 委員（（財）名古屋都市センター理事長）

中部は日本のリーダーたる地域としての自覚を持つべきである

この地域が地理的にも経済的にもあらゆる面で日本の中核であることは十分認識しており、日本としてどうしてもやらねばならないことは率先して引き受けるべきだと思います。このような気概が非常に重要ではないかと思っています。たとえば、日本にとって国際的な機関を1つだけ必要とするというようなときには、中部は積極的に引き受け、日本のリーダーたる地域となっていく自覚が必要ではないかと思っています。

これからの中部のビジョンは「環境先進地域の実現」、コンセプトは「魅力ある都市と中山間地のバランスのある国土の発展」

そのためには、ビジョンを掲げることが必要だと思います。すべてのことを包含していくということを考えれば、「環境先進地域」を目指すということが重要だと考えています。去る12月5日に開かれた「伊勢湾・三河湾を考える会」では、環境先進地域を目指すというビジョンを掲げています。その中にはもちろん、動脈産業、静脈産業の課題等すべての課題が含まれています。

昨年は「愛・地球博」が開催され、中部では非常に熱心にその理念を継承した取り組みが行われています。愛知県は万博跡地への記念公園の整備、名古屋市はゴミ問題への対応、環境大

学の設立等があります。市民の間ではエコマネーの取り組みも始められています。

そして、ビジョンを掲げた際にはそれを実現するためのコンセプトを掲げる必要があると思います。大きなコンセプトとしては、「魅力ある都市と中山間地のバランスのある国土の発展」になるかと思えます。このようなコンセプトが挙げられると次に具体的に何をしていくかを挙げていかななくてはなりません。

その中でやはり水問題は、21世紀最大の問題だと思っています。また一方で、景観の保全・再生も取り組むべき大きな課題であると感じています。中部には拠点となるべき自然・景観が幾つもあります。名古屋、金沢、静岡、岐阜、長野、三重など拠点となる都市や地域を幹線インフラで結び、その拠点間では緑を増やしていくといった取り組みが必要だと思います。

また、名古屋は「水」という面から見れば、魅力ある都市とはたして言えるかどうかと思います。中川運河にしても堀川運河にしても魅力があるとは言えないのが現状です。それから、伊勢湾の再生を国土交通省も掲げていますが、そのためにはまず水を蘇らせることが必要です。水を資源として活用すると同時に、水を蘇らせる取り組みを推進していかなければなりません。さらには、文化や芸術の面についても中部は積極的に取り組んでいく必要があると思います。中部の各地域にあるすばらしい文化や芸術の継承は、全て「魅力ある都市」の実現につながっていくものだと思います。そのような取り組みの中で、おのずから取り組みをリードする人材が育成されるのではないかと考えています。

ビジョンの実現のためには、実績、成果を重視した取り組みの継続を

このような取り組みを積み重ね、ビジョンやコンセプトは少しずつでも進化させていかなければなりません。実績や成果を少しずつでも積み重ね、ロードマップを示していくべきだと思います。実績や成果を重視した取り組みを続けていかなければなりません。

地域間の連携・交流を常に念頭に置きながら取り組み、「環境先進地域の実現」というビジョンを掲げ、「魅力ある都市と中山間地のバランスのある国土の発展」というコンセプトのもと、具体的な取り組みとしては、「水」の問題、文化や芸術の継承、中部山岳や伊勢湾など自然や景観の保全・再生があります。そのような取り組みを通して中部が日本のモデルケースになっていくことが大切だと思います。

また、取り組みを進めていく上ではキャッチコピーが必要だと思います。「中部は複数の拠点からなる真に豊かな地域」というようなキャッチコピーはいかがでしょうか。人口減少社会に突入し、それがマイナス面として捉えられていますが、それをプラス面として捉えられるような新たな美しい中部の発展へつながるようなキャッチコピーがあればと思います。

◇松浦康男 委員（株静岡銀行代表取締役会長）

地域ごとに独自の「地域力」を強化せよ

現在は、日本の中枢機関のすべてが東京に一極集中しています。欧米をキャッチアップするためにはすべてを一局集中させるということが効率的だったということは理解できますが、21世紀はアジアの地域間競争の時代と言われており、そのような点から考えると全てが東京に一局集中するのではなくて、日本の各地域が独自の「地域力」を強化していくことが必要な

のだと思います。そして、場合によっては地域ごとに首都機能を分担し、引き受けていくということも必要だと思います。

産業界では、BCP（ビジネスコンティニュティプラン）という、災害あるいはテロが発生してもビジネスが継続できるように常日頃から対策を図るという取り組みを行っています。日本では、東海・東南海・南海地震をはじめとした自然災害の対策に力を入れています。しかしながら、東京に一極集中している中で地震が起きたとき、国家機能の維持はできるのだろうかと考えると、首都機能を東京から各地域へ分散しておくことが必要だと思います。

中部は日本の産業、経済分野の中枢を担い、その責務・役割を果たすことのできる地域である

首都圏機能を分散し、地域で受け入れていくとすれば、中部は日本のまんなかという理由だけでなく、「地域力」という面からしても十分に責務、役割を果たせる地域だと思います。例えば、名古屋を中心に半径350から400kmの範囲に日本のGDPの3分の2以上、あるいは人口の3分の2以上が存在し、そういう意味でも中部は物流、人流の拠点として重要な位置づけにあります。

また、中部は世界に冠たる輸出産業の拠点であり、モノづくりの技術が集積しています。そのため、外国人労働者との共生という課題もあり、多文化の共生という点には国際的な意識も高い地域と言えましょう。

そして、高規格道路や1種国際空港、スーパー中枢港湾など社会資本の充実、他の地域を遙かに越えた高い水準にあります。

環境面でも、世界の自動車産業をリードする地域であるだけに、各企業が環境対策、環境技術の研究に積極的に取り組んでいます。また、「愛・地球博」の理念の継承など、環境先進地域として誇れる地域であり、中部は日本のリーダーたる地域だと思います。

しかしながら、文化の面、国内外からの求心力という面では、東京や大阪と比較して後れをとっているという感じがします。それとても、首都機能を引き受けるということになれば、いずれは東京や大阪をキャッチアップしていくことも可能になると思います。

これだけの「地域力」を持っている地域は他にはないと思います。したがって、もし中部が首都機能を引き受けても、特に産業や経済分野においては、日本の中枢を担う地域として責務・役割を果たすことができる地域だと思います。

◇小笠原 朗 委員（日本政策投資銀行東海支店長）

日本が抱える課題に率先して取り組むことが中部の責務・役割である

中部は他の地域と比較してまだまだ余力がある地域です。したがって、日本の抱えるこれからの課題に対して率先して取り組んでいくことが責務・役割を果たしていくことだと思います。

そのような中で特に取り組んでいく課題として1点目は、「経済の発展とともに福祉の充実や環境への取り組み」を両立させることだと思います。

2点目は、「地域の社会的責任」を果たすことだと思います。企業の社会的責任がCSRなら、地域の社会的責任はRSRと言えるのかもしれませんが。これは、環境、安全、防災、コンプライアンスなど住民と来訪者の期待を裏切らないということです。このような課題に配慮した地域

経営モデルを実現していくことが中部の責務・役割になると思います。

そして3点目は、国際的な視点で考えると、日本のまんなかという議論だけではなく、ニッチな切り口も含め、様々な点で世界の中心になろうという気概や意気込みがあっても良いのではないかと思います。

ハードを支えるソフト産業の振興と交通インフラのさらなる高速化の実現を

たとえば、産業という切り口と都市経営という切り口で言えば、産業面では高度なモノづくり産業を維持していくとともに、東京に一極集中している機能を各地域で分担し、本社経済・本店経済をこの地域で強めていくという意気込みを示していくべきではないかと思います。そのためには、モノづくり産業、あるいはモノづくり産業に従事している人をサポートするサービス産業、ソフトウェア産業などの振興に力を入れるという視点が必要になってくるのではないかと思います。

具体的な取り組みとしては、今までは工場誘致や工業振興にやや重点が置かれていましたが、今後は視点を変えて、工業技術の支援、業務機能の充実、多機能な業務機能の誘致、あるいは経営技術の支援というところを充実させていくことも重要だと思います。また、新規事業の支援も積極的に取り組んでいく必要があると思います。

また、本店経済・本社経済の面から言えば、非常に充実している交通インフラをさらに高速化することも今後は必要だと思います。たとえばどこからでも日帰りできる、あるいは中部国際空港の国内外への利便性の向上など、地道な努力も必要だと考えております。

人・物・情報が高度に集積した高機能な都市の実現を

都市経営の面では、東京への一極集中は問題ではないかという意見もありましたが、現実的にはおそらく都市への再集中が避けて通れないのではないかと思います。しかしながら、この課題を地域として解決していくことが重要で、中部が率先してトライしていくべきではないかと考えています。都市への再集中、あるいは人・物・情報が高度に集積した高機能な都市の実現という困難な課題にトライしていくということが重要だと思います。

具体的には、非常に難しい問題だと思いますが、所有権の制限というような最も困難な課題に対しても中部として取り組むことで、日本のモデルとなる地域、さらには世界に冠たる地域になっていくのではないかと思います。また、都心回帰を希望する人の支援策の充実や郊外開発の抑制という課題にも取り組んでいく必要があるかと思っています。このような課題に果敢にチャレンジすることが中部の責務・役割を果たすことにつなが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）

住民の満足度を向上させ、住民が誇りを抱ける地域づくりを

中部は、経済的にも環境の面でも、今後の展望という面からしても、他の地域よりも高度なものを持っているということは確かだと思います。しかしながら、それを実感している住民がどれだけいるのかということを考えると、まだまだ少ないのではないかと思います。国や県市が取り組んでいる施策やその成果を住民はリアルに感じていないのではないかと思います。住民にとっては、自分たちの満足度という面がすごく大きく、その満足度をどう地域で享受し、

住民が地域に誇りを抱いていけるのかが課題だと思います。その中で、自分の地域は自分たちで作るといった住民一人一人の自己負担、自己責任についてどう考えていくのかが大きな課題だと思います。

中部の責務・役割を果たすために国と県と市町村の役割分担の明確化を

中部の責務・役割を議論する中で、国と県と市町村がどのような役割を担うのかを明確にすることが非常に重要だと思います。そして、ビジョンを掲げたうえでどのような施策を国・県・市で展開し、地域にフィードバックしていくかを明確にしていくことも今後大切になってくると感じています。

新しい視点、価値を付加したインフラ整備で底力のある地域づくりを

国の戦略としてスーパー中枢港湾の整備とそれによる経済の活性化が掲げられています。中部の本質的な戦略という視点に立てば、伊勢湾スーパー中枢港湾という視点と共に、中部の各港湾の国際戦略はどのようなものか、北陸の港湾との連携を如何に図っていくのか、北陸のどの港湾と連携していくのか、北陸の港湾はどのような状況なのか、その際整備局の管轄を越えて連携できるのかといったことも地域マネジメントを考えていく上で重要になってくるものだと思います。

そのようなことを考えていくと、今後もインフラ整備が取り組むべき施策の中心となっていくのではないかと思います。先日静岡で、ユビキタス社会、ユニバーサルデザインの環境づくり・情報インフラ整備をテーマにしたシンポジウムが行われましたが、少子高齢化社会を迎えて、これからの中部のインフラ整備に求められることは、新しい視点や価値に則った整備のあり方を考え、取り組んでいくことだと思います。

それから、多くの都市が既存ストックを活用した再整備に取り組み始めています。既存ストックを活用した再整備によって、環境面、効率面、景観面を改善する時期に入ってきているのではないかと考えています。生活様式の多様化、世帯構成の変化に対応した住宅計画や地区計画にも取り組んでいかなければならないと思います。

地域主導の地域づくりが求められ、地域の責務・役割を担っていくためには、底力のある地域になることが、これからの中部の責務だと考えています。

◇奥野信宏 委員（中京大学総合政策学部長）

日本海側の地域と太平洋側の地域の広域連携を実現せよ

日本は人口減少社会に突入したわけですが、その中で国の活力をどう維持し、向上させるかが課題になり、人の移動や交流が生み出す活力がその源になるのではないかと思います。

その中で必要な視点として、1点目は、日本海側と太平洋側の広域連携です。日本海側は裏日本、太平洋側は表日本と表現されていますが、江戸から明治にかけては日本海側が、人・もの・文化の流れの軸でした。それが、日本がアメリカを意識した国策を行うようになってから、次第に日本海側が裏、太平洋側が表と表現されるようになり、交流も弱くなりました。

しかしながら、太平洋側と日本海側を結ぶ道路も整備され、東海北陸自動車道も来年度には開通するというので、広域連携を考えていかなければいけないのではないかと思います。さ

らに、お互いに良い面を引出していくことが、これからの日本にとって非常に大切なことではないかと思えます。

したがって、日本海側の地域と太平洋側の地域の広域連携が実現できれば、日本にとってはひとつの歴史的な出来事になるだろうと思っています。そのような意味では国土形成計画の中で北陸地域と中部地域の合同協議会が機能することが大変重要なことだと思っています。

東アジア経済の隆盛を見据え、中部独自の国内外ネットワークの構築が必要である

2点目は、東アジア経済が一体化しており、そのことを考慮に入れていかなければいけないのではないかということです。人の移動、あるいは宅急便等々の移動にしても、東アジア一帯は国内での移動水準とほぼ同程度の水準になってきています。そのようなことを考慮に入れて、中部圏は中部圏として、東京経由ではない独自のネットワークを構築し、日本の各地域、あるいは世界の各地域とのネットワークを構築していく必要があります。

都市圏と中山間地域の交流・連携の強化を目指せ

3点目は、都市圏と農山漁村、中山間地域との交流を強化していくことです。特に農山漁村が如何に力を付けていくかが非常に重要な課題です。

そのために重要なこととして、1つ目は担い手の育成に力を入れていくことです。国土形成計画の中では、NPO、地域コミュニティー等々の活動を「新たな公」と称しています。地域を活性化させるために地域住民が行う活動が非常に重要になってくると思えます。人口5,000人くらいのまちは日本全国にたくさんあるわけですが、そのようなまちの地域ストックの約3分の1が年金を中心とする社会保障です。そういった地域でも地域コミュニティーを活性化させるための活動が展開され、地域の特産品を活かしたコミュニティービジネスが展開されています。ビジネスとはいかないまでも、そのような取り組みが行なわれているまちは生き生きとしており、元気があります。また、高齢者の医療費が少なくなるという統計もあり、高齢化社会の社会的負担も減っていくのだらうと思えます。

そのような活動を展開していくためには必ず活動の中心となる方がみえます。古くから地元に見える方や結婚してそのまちに住むようになった女性、あるいはUターンで帰ってきた方、全く新しく移り住んできた方など様々な方がいらっしゃいます。そういった方々がいい関係を保って役割を分担し、「ソーシャル・キャピタル」を築いていくことで、非常に力強い地域になっていくのだと思えます。

「新たな公」については、まだ組織としての脆弱さがあり、どう継続させていくか、どう育成していくかということが大きな課題となっています。これについては行政としての対応も大事なことではなかろうかと思っています。

2つ目に、人の移動・流動の支援が挙げられます。政府は2地域居住を推進していますが、大都市圏の郊外に自分の生家があって、田畑があって、土日にそこに行くという人にとってみれば2地域居住を行うことは簡単なのだと思えます。しかし、普通の人々が2地域居住を行おうと思うと、やはり金と体力が必要になります。普通の人でも2地域居住ができるような制度を作ることが大事な施策だろうと思えます。

団塊の世代がその先兵として期待されていますが、団塊の世代だけではなく、その他の世代

のひとも2地域居住ができる環境を整備することが必要だと思います。団塊世代の平均的な方は、給料はしっかりもらっており、貯蓄もあり、退職金ももらえます。しばらくすれば年金もきちんともらえるため、贅沢さえしなければ生活には困らないでしょう。体力と能力が十分にあり、もっと生き甲斐になるようなことをしたいと非常に強い気持ちをもってみえます。大都市の方々が1年のうち何日かでも、農村地域に移り住まれて活動することで2地域居住が促進されていくのだと思います。

2地域居住の促進は、日本の活力を向上させる施策として非常に重要なものだろうと思いますが、たとえば行政が都市圏の方に公営住宅の空き家を無料で提供し、あるいは土地を無料で提供したとしても、そこで生き甲斐のある活動ができなければ、2地域居住は実現しないと思います。しかしながら、国も民間企業もハードとソフトのマッチングを図るシステムを構築できていないのが現状です。地方の市などでは、このような取り組みの検討を始めているようですが、なかなか情報が無いといった声もあるため、情報のプラットフォームをどう整備していくかも大変重要なことだと思います。

3つ目に、地域のコミュニティー活動やNPO活動のための資金の供給を如何に行っていくかが挙げられます。地域にある貯蓄を如何に活用し、うまく地域に投下していかなければなりません。政策投資銀行が取り組んでいるリレーションシップバンキングでもこのような施策は難しいことだと思いますが、地域の活力を向上させる活動への資金供給のしくみを整備していくことが重要だと思います。

4つ目は、限界集落への対応です。中山間地に散在した各戸に対して行政サービスを最後までやっていくべきだという議論の一方で、大都市圏での議論では線を引いてしまうという議論も出ており、中部としてこの課題に如何に対応していくかが日本のリーダーたる地域となるためには重要なことだと思います。

一体的な地域の取り組みで国土軸の強化を

4点目は、国土軸の問題です。中部は全ての国土軸を担っています。たとえば太平洋新国土軸においては中部がその中心を担っています。計画部会の中間報告においても国土軸について述べられていますが、これについては中間報告の中に加えるべきか大変な議論になりました。五全総では国土軸について述べられているため、全総が廃止されたから国土軸の議論は終わるということでは信頼性にかかわります。ただ一方で、全総との関わりはもうなくなったため新しい視点を入れていけばいいのではないかという議論が非常に強くあるのも現状です。

また、国土軸を形成する地域の取り組みは決して十分とは言えません。伊勢湾口、東海南海自動車道、紀淡海峡ルート、豊後伊予連絡道路、豊予海峡ルート、九州での取り組みなど、それぞれがばらばらに取り組みされており、一体性のある取り組みになっていないのが現状です。たとえば北陸と中部を結ぶ街道を一体的活用し、それが如何に地域のためになるのか、または日本のためになるのかを議論していかなければ国民全体を動かすような力にならないのではないかと思います。

中部独自の国内外ネットワークの構築、中部独自の地域計画による一体的な施策の展開を

5点目は、今後議論していく際に大切だと思う視点についてですが、1つ目は東京をあてに

することなく、中部圏は中部圏独自の国内外ネットワークを作っていくということだと思います。国土形成計画において、四国や北陸が独立した圏域となることに反対しておりましたが、これは経済規模が小さ過ぎて、地域自前の国際戦略が作れないのではないかと、また東京をあてにした議論になるのではないかとということが懸念され、そうなるのはいけないということをずっと思っていたからです。

2つ目に、圏域独自の計画は、国が作る全国計画に類似したものを作ってはならない、中部は中部独自のものを作るべきだということです。中部圏はこのような議論を真剣にしてきており、他の圏域にとって非常にいい見本になると思っています。

3つ目に、中部圏で展開される様々なプロジェクトが練られています。各県がプロジェクトの山分けをするようなことがあってはなりません。それでは中部が一体として計画を作る意味がなくなってしまいます。特に中部圏と北陸圏は合同協議会を設けることになっていますから、プロジェクトの山分けをすることなく、一体的に取り組んでいく必要があると思います。

◇須田 寛 座長（東海旅客鉄道株相談役）

首都機能移転と国土軸の議論の再燃を

首都機能の移転・分担という課題については、中部経済連合会でも盛んに議論が行われてきました。しかしながら、いつの間にか議論がなくなり、非常に残念に思っています。ただ、この議論を再びするチャンスはあると思っています。国土形成計画が作られ、道州制の議論が必ず出てくると思います。その際に、首都機能をどうするかということ議論は避けて通れないと思っています。このような議論は、まんなか懇談会においても議論をする必要があろうかと思っています。経済団体等も交え、どのような意見を中部から発していくのか、どのようなことを望むのかということ整理しなければならないと思っています。

また、国土軸の問題については、公表されたとき、中部を国土軸のロータリーとする国土軸のロータリー構想というのを中経連で掲げ、アピールしましたが、その後一切国が国土軸の議論をしなくなったため、どうしていいかわからない状況になっています。これについては、なにか答えをいただきたいと思っています。たとえば国土形成計画に盛り込めないのであるならば、少なくとも国土軸の議論がどうなったかということについての説明と、今回の国土形成計画の中でどのように受け止められているのかということの説明いただければと思っています。

◇金井 道夫（中部地方整備局長）

もともと東京と大阪のまんなかにあったというだけで、新幹線、高速道路、国道などが全て集中してしまい、産業の面などにおいては非常にメリットがあったわけですが、人材の面、環境の面、国土利用のバランスというようなことを考えますとこのまま集中して本当に大丈夫なのだろうかということ危惧しています。また、伊勢湾の問題、環境の問題など様々な課題がある中で、どのような施策が正しいのかを今後議論しながら方向性を見つけていかなければならないと思っています。

その際、我々の立場からは、国土全体をバランスよく活用していかなくてはならないという

思いが強くなります。環境問題では、中山間地が荒れてしまうとその下流にある都市も成り立ちません。また、水源地を保全しないと水を資源として活用できません。そのような面からバランスある国土づくりということが重要だと思っており、コンパクトシティの議論と広域的な機能の配置については両立して行っていく必要があると思います。

また、国土を整備していくに当たって、昔と同じことをやっているのではないかというイメージを依然持たれていると感じています。たとえば豊田市で取り組んでいるITSを活用したまちづくりなど、インフラの新しい面や価値について実感していただくような施策を講じなければ、住民の方々からの理解はなかなか得られないと思っています。インフラの新しい価値を実感できるような施策を講じていきたいと考えています。

それから、国土軸の話は非常に難しい話ですが、それぞれの地域で国土軸をどう活用するかという議論がないまま、話題性だけで盛り上がってしまった経緯がありました。競争条件を一定にという議論はありましたが、国土軸を如何に活用していくかという議論はありませんでした。地域が広域でどう役割分担するのかという議論をしておくべきだったと思っています。伊勢湾口については、その活用の仕方、役割について、先行して議論していきたいと思っています。

最後に、東海北陸自動車道の整備が遅れた理由については、採算性を考え議論した結果、新全総の計画7,600キロの最後の整備になってしまいました。しかしながら、周辺への効果をもっと表に出して議論を当初からしていれば、もっと早く整備できたのではないかと考えています。道路の採算性だけでなく、周辺の地域にどれだけ貢献できるかによってプライオリティを決めて議論すべきだったと今は思っています。

◇谷山 将（中部運輸局長）

今回の国土形成計画の大きな流れは、地域が独自性を発揮し東アジアの中で地域として確立していくことだと思いますが、たとえば、日本海側と太平洋側の広域連携、東アジアの中での産業競争力をにらんだ中部の独自性の発揮といった点については、運輸局では広域的な観光を促進させる施策をますます進めていかなければならないと思っています。特に観光に関しては、北陸には空港がたくさんあり、長野県は松本空港があります。また、静岡県では新しい空港ができます。こういった地域資源を積極的に活用し広域的な観光を促進させる施策を展開する必要があると考えています。

また、産業競争力を支える物流面では、空港、港湾の強化だけではなく、それを活用する事業者側の観点からも産業競争力の向上に資する施策の展開が必要だと感じました。

それから、中部が日本をリードしていく上で「環境」や「交流」といったテーマは、中部が率先して取り組んでいくテーマになるかと思いますが、たとえば、「環境」というテーマであれば、自動車の問題等を含め、中部が独自性を発揮できるような施策を展開していかなければならないと思っています。

最後に、国の役割をしっかりと考えていくには、国土形成計画ができ、地域独自の計画が中心となっていく中で、国、県、市町村がそれぞれどのような役割を担っていくのかを明確にしていく必要があると感じています。

◇須田 寛 座長（東海旅客鉄道㈱相談役）

今回の議論の中で得られた意見をまとめると、以下のようなまとめとなります。

【理念】

これからの中部は、日本のリーダーたる地域を目指していかなければならないということです。そのためには、以下の様なことに取り組んでいくべきだという意見が得られました。

- ▶ 底力のある地域づくりをしていかなければならない。
- ▶ 中部として国の課題に率先して取り組んでいく姿勢を持つべきであり、これまでの中部の成功例、実績、中部独自の施策（中部メソッド）を全国に情報発信していかなければならない。
- ▶ リーダーたる地域として国の重点的な施策も展開されることになるだろう。その中でプラス面とともにマイナス面や課題も出て来るであろうが、国に頼るだけでなく、中部の責務として中部の中で分担し、課題を解決していかなければならない。その際、地域間の役割分担を明確にしていく必要がある。その中で新しい地域経済モデルが生まれてくるのではないか。

【課題】

また、理念を実現するために取り組むべき課題として、「環境先進地域」、「都市と中山間地域が交流・連携しバランスのとれた国土形成」の実現という意見がありました。この課題を解決していくための具体的な取り組みとしては以下のような意見が得られました。

- ▶ これまでにない新しい視点をもって課題に取り組んでいく必要がある。
- ▶ 都市回帰を促すとともに、過密なき新しい都市構造を実現する。
- ▶ また、ものづくり産業の力をさらに高めていくために、ものづくり産業をサポートするような新産業の発展、支援を促し、産業の裾野を広げて行く必要がある。

【理念を実現し、課題を解決するための留意点】

さらに、理念と課題を実現するための留意事項、特に念頭に置くべきような点について以下のような意見がありました。

- ▶ 人口減少時代を念頭において、地域の交流の促進・連携の強化が重要で、特に環太平洋経済圏、日本海経済圏を背後に持つ中部地域と北陸地域の連携の強化、東アジア地域との連携強化を図っていかなければならない。
- ▶ 水問題に対して重点的に取り組んでいく必要がある。
- ▶ さらに地域の特徴である文化や伝統芸能についても広く考えていくことも大切である。
- ▶ 万博の成果、理念を継承し、「環境先進地域」となりうる施策を展開させ、新しい地域ビジョンを打ち立てていく必要がある。

今後、中部が日本のまんなかに位置する責務として、他地域との交流・連携を強化することが重要であり、そのためには地域間の責任分担及び役割分担を明確にすることが重要であると

いうことが、今回の議論の中で得られた意見です。

2. 国土形成計画について

◇奥野信宏 委員（中京大学総合政策学部長）

全体の構成については、「第3 計画の狙いと戦略的取組」に構図が出ています。

(1) がシームレスアジア、(2) が持続可能な地域、(3) が災害にしなやか、(4) が美しい国土です。これを実現する手段としての(5) 「新たな公」による地域づくりがあります。「新たな公」は、行政の下請けということではなくて、たとえば道路の維持管理のように行政の仕事を住民自らの負担で行うというケースもあります。また、住民自らが新しい公共の領域を見つけ、地域における子供の教育等の仕事を行うといったようなケースもあります。また、本来は民間の仕事であるがそれを公共が行い価値をつけているといったこともあります。たとえば中心市街地の空き家店舗の活用などです。そのような活動を共通の項目として(5)に「新たな公」として位置づけています。

◇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）

国土形成計画について、リニア新幹線の問題、あるいは中部国際空港の第2滑走路の問題は、あまり言及しない方がいいのでしょうか。たとえば中部国際空港については、長い将来を考えますと、現状では第1滑走路にまだ余裕があるものの、必要となったときに整備すると時間を要するため第2滑走路を先行して整備し、それによってお客さんを呼び込み、中部国際空港の利用者を増加させるようにしていかななくてはならないと思います。従って、中部圏計画をまとめる際には、真の国際空港が必要だという視点から、国土形成計画の中に盛り込んだ方が良いのではないかと思います。

また、遷都の話ですが、この議論はまだ生きています。ただ、議論がされなくなってしまったのは事実です。議論されなくなった理由は、具体的にどこに移転するかという点に議論が集中してしまい、その先の議論がされなくなってしまったからです。

もともと遷都というのは、その当時、東京がますます過大していくと考え、過大になっていくことは本当に日本全体として好ましいのかということを考えた場合、災害への対策を含めて考えると首都機能のあり方について考え直す必要があるのではないかとということが始まりでした。災害は、天災と人災があり、もし第2の関東大震災が起こったらという前提で試算をしたとき、これはどうにもならないという結果でした。また、人災については、将来的には戦争が起こることも考えられ、東京に一極集中している状況で攻撃されたときに、日本は壊滅的な打撃を受けるという結論に至ったのです。そのため、人的に分散できるものは分散させておいたらどうかということで遷都の議論が行われるようになったのです。その中で、たまたま名古屋を例として挙げ、名古屋の東部丘陵地帯に移転させてはどうかという提案をしました。したがって、他の都市でも良かったわけです。このような議論は、この「まんなか懇談会」でもやっておいてもいいのではなかろうかと思います。

◇須田 寛 座長（東海旅客鉄道㈱相談役）

リニア新幹線、中部国際空港の第2滑走路の議論となると、同時に第2東名・名神自動車道や環状道路の議論も出てくると思います。国土形成計画に反映させる際には、中部のこれからの理念、それに伴う課題等を明らかにし、我々の努力の方向を示すわけですが、そこからこのような課題がにじみ出るようなまとめ方が良いと思っています。どの程度にじませるか、含めていくかについて、今後議論していく必要があるのではないかと思います。

首都機能移転の問題については、国土形成計画の中でどのように扱われるかは今のところは分かりません。この議論については、国土形成計画の動きを見つつ議論していくことになるかと思っています。ただし、我々は、首都機能移転について決して忘れていない、決して忘れてはならないことが本日の議論の中で確認できたことですので、これについても今後議論すべき点だと思っています。

以上