

第 1 7 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19年3月12日（月）
名古屋銀行協会 5 階 大ホール

◇小澤 哲 委員（トヨタ自動車㈱常務役員）

ただいまご紹介いただきましたトヨタ自動車の小澤です。

私、昨年の7月以降から人事総務本部を担当しています。今回から「まんなかビジョン」の懇談会に参加させていただきました。

金井局長にはいつも大変お世話になっておりますけれども、このような会に参加させていただけの事は大変光栄であると同時に、何に貢献できるのかといささか不安もございます。金井局長のお話がありましたとおり、中部の経済が今後とも持続的に発展していくために何かしら貢献できるのであればありがたいと思っております。どうかよろしくお願いいたします。

◇須田 寛 座長（東海旅客鉄道㈱相談役）

本日の議題は、「まんなかビジョンの改訂」についてです。

第1に、求められる将来像について、今の中部にとって本当にふさわしいものかどうかという点です。第2に、その中での社会資本整備の役割は一体どのようなものなのかという点が本日の議論の柱になります。そのような視点でご意見を承りたいと思います。

1. 「まんなかビジョンの改訂」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）

効率良く無駄のない公共投資への方向転換－「もの余りの時代」から「もの不足の時代」へ

我々は、現在の事を基に将来を判定します。現在を見る場合には、これまでいろいろ言われてきた事とデータを基に判定します。今の社会で問題になっているのは、いつまでも景気が良くならない事です。政府は景気が良くなってきたと言いますがこの程度です。

そもそもなぜこのような状況になっているかといいますと、ものが余っているからです。誰も使ってくれないがために景気がいつまでもパツとしないのです。従って、我々が将来を判定する上での前提条件として、ものが余ってしょうがない、また、それがどんどん加速し誰かが使わなければいけないがために、無駄遣いをするのが良いというムードの中で将来を判定してしまっているのです。

ところが、現実を見ますとすでにその反対の現象が現われ始めており、将来はものが不足してくるのではないかと考えています。これは現状とは大変な違いであり、例えば、公共施設については、造っても造っても足りないためどんどん造っていかなければならないという考え方から、いつの間にかできるだけ効率良く、無駄のないようにしなければならないという方向へ変わってきています。それは一つには、政府の財政力が低下している事が要因として挙げられ、強烈に公共投資を絞りつつあるという現状を表しています。

これからの社会資本整備は、維持管理費まで含めたトータルコスト縮減が重要な観点である

将来を考えた場合、いろいろな問題がありますが、産業界として生産力が維持できるだろうかという問題があります。それは我々の今までの体験からは判断できない事かもしれませんが、我々の先輩の国々を見ますと、ものが余って仕方がなかったアメリカがでは、いつの間にかものができなくなりました。そのような時に社会がどう変化していくのかを考えますと、日本全

体の動きとして大変大きな変化が出てくるだろうと思います。50年、100年先という事を考えると、今は非常に異常な事態が30年続いていると感じています。

そのような点から、社会資本の充実を図る際もトータルコストを縮減するために、建設費だけではなく維持・管理費まで含めてコストを見ていくという観点が重要です。また、産業界として生産力の増強は今後とも必要で、それに貢献できるような社会資本整備をしていかなければならないという事です。

中部のためだけでなく、全国のためにという視点での社会資本整備が必要である

社会資本がプラスの効果があると同時にマイナスの効果があるという事を今、盛んに言われています。マイナスの効果を小さくするという点は重要ですが、本当にこれ以上社会資本を整備しなくて良いかということそうではありません。それを如何に進めていくかという場合に、この地の産業集積を利用し、中部の人だけが利用するのではなく、全国的に利用するためだという視点を持った社会資本の整備が必要だと思います。

将来像を考える上ではこれまでの延長線上で考えるのではなく、もっと大きな視野で長く将来を考えることが必要である

従って、将来像を考える場合には、単にこれまでの延長線上で考えるのではなくて、もっと大きな視野で長く将来を考えていく必要があります。そうしますと全く違った結論が出てくる可能性があります。例えば、いろいろな制約について、もっと自由にした方がいいという議論がありますが、自由にするという前提にはものが余るという事があり、その場合には自由にした方が良くと思います。しかし、なぜ自由にしなかったかというのは、100年あるいはそれ以上の経験から、ものが余らなかった時代を経験してきたからです。それがいつの間にか自由にさえすれば良いという事になっているとすれば、それは将来において本当に良い事なのだろうかと考えていく必要があると思います。

◇奥野 信宏 委員（中京大学総合政策学部長）

50年先の何を見据え公共投資を行っていくのかを考え、基本的な公共投資のあり方について今一度考える必要がある

公共投資の問題ですが、10年くらい前までは「50年先を見る」という事は「公共投資を進める」という事でしたが、現在「50年先を見る」という事になると、50年先は人口も減少し、「公共投資をしない」という事になります。そのため、公共投資に対しては大変慎重な姿勢を取らざるを得なくなります。従って、50年先の何を見据え公共投資を行っていくのかを議論しなければならないと思います。

これまで日本のGDPに対する公共投資の比率は高く、最も高いときには7%くらいでした。それからは現在までずっと低下してきており、現在では3%台の半ばぐらいになっています。これはアメリカ、フランスと同程度です。

アメリカがどういう経緯をたどってきたかを振り返ると、1950年頃は公共投資のGDP比が約6%台でした。それからは福祉の充実という事でどんどん減少していきました。減少していった結果何が起こったかと言いますと、1980年代には幹線道路の橋が落ちる、道路はガタガ

タになり、ニューヨークの橋やトンネルは危なくて通れないという状況に陥りました。まだこのような目に見えるものはいいですが、目に見えない地下の水道管やガス管が破裂し、都市が荒廃しました。その時のGDPに対する公共投資の比率は1%台でした。

クリントン政権ができた時、クリントン政権の大きな目標は、教育と公共投資の拡大でした。それからずっと公共投資を増加していき、今やっと3%代半ばになりました。日本ではそれが低下し、現在ではアメリカと同程度となっています。

社会資本の長寿命化を図るという事は非常に重要な事だと思いますが、アメリカの事例を参考に如何に公共投資を行っていくのかという基本的な公共投資のあり方について、今一度考えていく必要があると思います。

限界集落への対応は「コンパクト化」を図る事ではなく「届けるサービス」の充実を図ることが必要である

参考資料の10ページに限界集落について挙げられています。この中では、「コンパクト化を図る必要がある」、「二地域居住を促進する」という2点が挙げられています。これをどのように考えるかが重要で、この問題が挙げられているという事はこの地域にとって非常に重要な問題だという事です。中部地域には限界集落が非常に多く散在しています。これは岐阜と長野が中部圏に入ったためと言えますが、全国的に見ても非常に多い地域です。そのため、この限界集落に対して如何に対応していくかという事は中部にとって重要な事なのです。

限界集落のコンパクト化を図るという事は、近くの都市に移り住んでもらう事になりますが、これはここ10年の限界集落の動向を見ても分かるように、ほとんど不可能だと思います。全国でも数件しか事例はありません。なぜかと言いますと、都会に住んでいる人間は限界集落の人たちをかわいそうだと思ってしまいがちですが、これは決してそうではなく、60年、70年住んできた中で生活は随分豊かになっているからです。例えば、以前は農協に買い物に行くのに山越えて30分、1時間歩かなければいけませんでした。それが今では、5分で行けるようになっています。また、雪が降ると昼までには全て除雪され、車も使えるようになります。

何が一番困るかという、やはり病気の時が困るのです。病気にも種類がありまして、普通の風邪くらいであれば町医者で十分です。本当に倒れた際も大都市のようにはいかなくとも救急車は来てくれます。何が一番困るかという、2週間に1回、1カ月に1回、都心の総合病院に通わなければいけなくなった時が困るのです。その時には補助を出す市町もありますが、タクシーで行かなければいけません。タクシーを利用すると5,000円から1万円が片道にかかるため病気になれないと言われます。

だから移転しろとか線を引けという話がすぐ東京の会議だと出てきますが、これがあまり現実にはそぐわない事はデータを見れば一目瞭然だと思います。仮にそれができるとすれば、NPOの人や役場の人が本当に信頼され、「あなたの言う事なら全部聞く」「あなたに任せるから」というような信頼関係が築かれなければその場所から動かないと思います。従って、限界集落の議論をする際は、コンパクト化を図る必要があるとは思いません。むしろ、届けるサービスを充実させる事が必要だと思います。

中部の二地域居住の推進ためには、「交通基盤の整備」「情報基盤の整備」「人が入りやすい環境づくり」が必要である

2点目にその様な限界集落も活性化を図っていかなければいけません。そのためには、二地域居住の推進が挙げられると思います。限界集落は地域によって性格が異なりますが、うまくその地域に入り込んで生活できるようになれば、地域全体が生き生きしてくるという事があります。これによって地域の医療費が随分削減されるという事があり、それだけでも高齢化社会の社会的費用の負担が随分削減されるだろうと思います。そういう意味では二地域居住の促進は非常に重要だと思います。

東京の会議で言われている二地域居住というのは、東京と九州、東京と東北、東京と中国・四国という他圏域との二地域居住です。ところが、二地域居住にはいろいろなタイプがあると思います。今、東京で検討しているのは、そのような二地域居住をどのように推進していくかという事です。そのため、新幹線や航空機の運賃を二地域居住と認定されれば安くする、居住先で車を安く使えるような制度を作る、情報基盤の整備をするといった事が考えられています。

今、交流居住や二地域居住をインターネットで検索すると約680万件挙がってきます。その中から1つを当てるのは宝くじを当てるようなものです。情報を発信している方は砂漠に水を撒いているようなものだと思います。その情報を整理しなければなりません。

また、中部における二地域居住は東京で議論されているような二地域居住ではないような気がします。名古屋に住んでいて、あるいは名古屋近郊に住んでいて、自分の田舎や実家まで車で1時間か2時間程度のところにあるという様な二地域居住だろうと思います。その様な二地域居住を如何に促進していくかという観点で考えなければいけないのではないかと思います。そのためには、交通基盤の整備、情報基盤の整備そして、人がそこに入っていやすいような環境作りが必要だと思います。

◇松尾 稔 委員（（財）名古屋都市センター理事長）

中部と日本、中部と世界との関係を見定め、中部として注力すべき施策を絞り込む必要がある

中部にとって何がふさわしい施策なのか、また社会資本の役割は何かという事を考える必要がある。社会資本の役割については、中部にふさわしいかという事とも関連しますが、日本全体、あるいは世界と中部との関係を見定める必要があります。

日本全体で考えると平均的にはどれくらいであり、中部がすでに完全にクリアしていたとしても、中部として特段に力を入れてやるべき事は一体何かを議論する必要がある。それは、日本としてやらなければならない事に対して中部として特に注力していく事を整理された施策の中から絞り込んでいくということです。

50年、100年の計を見据えた具体的な社会資本整備の種類とレベルの明確化―足し算・掛け算の考え方から引き算の考え方への転換

これまでは社会資本を始め、時代とともにすべて足し算、掛け算で考えてきた経緯があります。これからは物事を引き算で考えないといけないのではないかと考えています。例えば、100年先のビジョンを描くという事はどの様な場合でも、本気で考えないといけない。ですか

ら、100年なら100年、50年なら50年の計を描いたときに、この時点から引き算的に振り返って、今からの5年間で何をしていけば具体性があるか、どの様なものをストックしなければいけないかという事を考えていく必要があるのではないかと考えます。これから一度振り返ってみて、位置付けをはっきりさせていくという思考の中から、中部として是非やらなければいけない事、その社会資本整備の種類やレベルが明確になるのではないかと思います。

今日発言されている事は、これまでの議論の中でほとんど出てきています。私もキーワード的にはいろいろな事を言ってきました。キャッチフレーズを作りましょう、最初はビジョンとコンセプトを明確にする、選択と集中、ロードマップを作ろうなど、等です。それを先ほど引き算と表現しました。国土交通省としては皆さんが発言された事を全部盛り込もうとなさるから、盛り込む事はそれなりに重要だが、総花的になって発散してしまう。しかし、100年先を見据え、全てを盛り込んだコンセプトから引き算して、まずこれとこれが重要であるというように優先度を明確にする作業が必要ではないでしょうか。重要な事を選び出すという事が必要だと思います。

◇小出 宣昭 委員（中日新聞社常務取締役編集担当）

将来像は誰もが分かるようコンパクトでインパクトのあるフレーズとすべきである－「集まる・交わる・地球を実感」

「求められる将来像」のキャッチフレーズについて、一読して切れがなく、一般に訴える文章ではないという感じがします。たとえば新聞の見出しは、主見出しは8本10本と言いまして、8文字と10文字で訴えます。私なりにまとめると、「集まる・交わる・地球を実感」というフレーズで将来像を伝える事ができるのではないかと思います。

フジテレビのチーフプロデューサーをやっていた方が大阪の吉本新喜劇にヘッドハンティングされ、彼は江戸っ子で東京と大阪はどこが違うかという話になりました。東京では暗い夜道に警察の看板が立っていて「この道はすごく暗いので女性の一人歩きはくれぐれもご注意ください。〇〇警察署」と書いてあるが、大阪へ行ったら「痴漢。あかん。〇〇警察署」と書いてあるそうです。それだけで十分理解できるという事です。一般の人々に訴えかける言葉は、短くなればなるほど記憶に残り、核心を衝いています。求められる将来像のフレーズも一般の方にも分かりやすいようにコンパクトでインパクトのあるものにすべきだと思います。

何もない地域という中部の特徴を活かして一流のものが集まる地域を目指す

「交流する場」という視点はすごく良いと思います。例えばイギリスのロンドンは面白い都市だと思います。音楽家はビートルズ以外いないような国ですが、なぜかクラシックのコンサートはロンドンで認められると一流になります。画家もほとんどいませんが、フランスの絵画はロンドンのサザビースやクリスティーズで値段が決まります。ワインもイギリスには全くありませんが、世界中の最高のワインがロンドンに集まります。ロンドンはその様な機能を持った都市なのです。中部も外に胸を張って誇れるような文化やものは元々そう多くないわけですから、ロンドンのようにその何もない地域という特徴を活かして一流のものが集まる地域を目指すべきではないかと思います。

中部の資源、ものづくり文化を活かした将来像の実現を目指す

国や地域は、エンジン、エアコン、クッション、サイドミラーというように自動車の構造と同じような表現ができるのではないかと思います。この地方はものづくり産業というエンジンを持っています。素晴らしい環境に恵まれたエアコンやクッションとなる地域もあり、サイドミラーのように光るものもあります。これらが一体となった地域は他にはないと思います。道州制が実施されて単独で自立していけるのは中部だけだと思います。

社会資本というのはそれぞれ目的が異なるものだと思いますが、中部の資源を活かし、これらを社会資本で有機的につなげるような姿を目指していくべきではないかと思います。

これは養老孟司さんの受け売りですが、日本のものづくりはどうして素晴らしいか、なぜ世界一になったかという、日本語があったからだというのです。「しっくりくる」、「ザラザラする」、「ゴツゴツしている」といった感覚語は西洋語ではなかなか翻訳できないのですが日本人はすぐに理解でき、日本語が持つ感覚の鋭さがどの国の製品にも負けないようなものづくりを実現できた素地だろうという話を聞いて、目指すべき将来像を実現するためには、ものづくり文化を活かしたものでなければならないと思います。

◇中村 幸昭 委員（株鳥羽水族館名誉館長）**アジアのハブ空港となるべく中部国際空港の整備が重要である**

ビジョンは、50年、100年先を見据えて考える必要があると思います。最近、「ビジットジャパン」の件で海外へよく行っています。ビジットジャパンでは、2010年までに1,000万人の外国人を日本に引き込むという目標を掲げています。その中で、日本の航空行政は遅れているという事を肌で実感しております。日本の第1種空港は、成田空港、関西国際空港、中部国際空港の3港で、いずれも3,500mの滑走路が整備されています。韓国や上海、クアラルンプール、シンガポールの空港では、4,000mの滑走路が整備されており、最近バンコクにできた空港は4,000mの滑走路が6本整備されています。日本の空港は、アジアのハブ空港としてはとても競争力に欠けていると感じています。そのため、中部国際空港の滑走路を2本に増強する必要がありますし、4,000mの滑走路を整備すべきです。これは中部にとっての大きな課題ではないかと思っています。

港については、名古屋港は横浜、東京、神戸を抜いて、商業港としては貿易高日本一になったという事で非常に素晴らしい事です。また、道路網の整備も着々と進められ、遅れている部分も一部分ありますが、自動車道路網は非常に充実し、完成が近くなってきたと思います。

交通安全対策、リニア中央新幹線整備のための体制づくりも今後の重要な課題である

今後の課題は、愛知県の交通事故死者数が全国1位という点を改善するために、交通安全対策についても考えなければなりません。

また、国内の高速交通網は、新幹線ができて長い間無事故で推移しているため、国民にとってはありがたい事です。しかし、将来、いずれパンクする事も懸念されるため、東京・大阪間のリニア中央新幹線の整備を一日も早く進められるような体制を築いていく必要があると思います。

ます。

◇東 恵子 委員（東海大学短期大学部教授）

社会資本整備により普遍的な価値あるものの維持が重要である

社会資本という事を考えると、私たちにとって移動時間や環境など、変わってしまうものと変わってはいけないものがあります。普遍的でなければならないものの価値をどう維持していくのか、実際に残したい事をどうしていくのが重要なのだと思います。この資料に挙げられていない事として、富士山が世界文化遺産登録にリストアップされた事を受け、富士山の環境問題という事が、静岡県、山梨県、それから全国を挙げて取り組む中で、是非普遍的な価値の一つとして、加えていただければと思います。

新しい観点から中部の社会資本整備を考える事も重要である

参考資料の17ページを見ますと、今までとこれからというような事を考えるとITによって私たちの生活基盤、社会基盤、暮らし、産業が変わっていくのではないかと考えています。その中でコミュニティーは、今までは「地縁のコミュニティー」だったものが、どちらかというところではネットのコミュニティーへと変化し、特に若い世代は「情缘のコミュニティー」と表現できるような心のコミュニティーに変わってきているという事を感じています。これからのコミュニティーを形成していく上での新しい観点になるのではないかと考えています。

様々な視点から広域都市圏単位の自立戦略の立案が必要である

中部というのは優位性を持った地域です。そういった中で、やはり環境、観光、物流、産業など、様々な視点で広域都市圏単位の自立戦略を考えていくという観点が必要だと思います。

ものづくり産業の発展とともに、人材育成、技術の継承にも注力すべきである

ものづくりという点においては、今、特に港などでは物流強化という事で造船産業が活況を呈しています。物流の観点からすると造船業は欠かせない産業だと思います。その中で、産業の発展とともに、人材の育成、技術の継承といった観点にも合わせて注力していくべきだと考えています。

◇水尾 衣里 委員（名城大学人間学部助教授）

中部の将来像を目指す基本スタンスは、中部のあり方を具体的に示すものとすべきである

中部の将来像を目指す基本スタンスについて、おそらくこの正しい理解は、1つ1つが球になっていて、全体的に惑星のように存在し、そして、それぞれがどのようなラインで結び付くかというところが一番イメージしやすいところなのだと思います。この基本理念に書いてある事は、中部地方の将来像のみならず日本全国どこでも該当する事が多いと思いますが、立体的に円を入れた時に中部のあり方というものがさらに具体的に見えてくると思います。これについては、表現の仕方を再度考える必要があるかと思っています。

多様な成果とするために、中部の特性にあった多様な評価軸を設ける必要がある

成果重視のスタンスについては、最近の成果の見方が非常に近視眼的なところが気になっています。社会資本整備は50年、100年と言いますが、もう少し多様な見方で成果を見ていくた

めに、多様な評価軸を持つ事が重要だと思います。その中で中部に相応しく、それぞれの施策の特性に合った評価軸を設けるという議論があってもいいのではないかと思います。

これまでのストックのあり方を振り返り、次世代のストックとなりうるものを整備していく必要がある

既存ストックの徹底活用については、技術力や技術開発ともつながっていくところだと思いますが、現状と過去を見ているだけではビジョンと言いながら将来の夢が描けるようなものにはならないと思います。確かにコストの意識は大変重要な事で、トータルコストの縮減という視点は重要ですが、今利用できているストックが一体どういうものなのか、また、利用できなかったストックはどのようなものだったのかという整理とともに、将来、今私たちが新しく作っているものが次の世代にはストックとして見てもらえるかどうかというところも考えていかなければいけないと思います。

技術の多様化を図るためには技術力の向上・継承とともにデザイン力の向上も求められる

技術力の向上と技術開発を実現するために、新しい技術はどんどん試されるべきだと思いますし、もし消滅していくような技術があれば継承していく事を考えて技術の多様化を図る事も重要だと思います。そして、この中には技術力の向上とともに、文化を作っていく基礎であるデザイン力も含まれてくるのだと思います。

多様な地域の生活を支えるためには公共交通基盤の整備が重要である

暮らしについては、中山間地域をはじめ、多様な地域で安全・安心に暮らす事ができる事はとても重要です。特にこの地域は、多様性に富んだ地域を多く包含しているため、これは重要な視点だと思います。そこで、参考資料の9ページにある「公共交通機関の利便性を向上します」ということがその生活を確保する上でも重要なインフラとなるのだらうと思います。すでに少子高齢化社会が到来しているにもかかわらず、公共交通機関に対しては末端の地域ではなかなかうまく整備されていないという現状が続いており、それを解決する方法も提案されていない現状があります。何度もこのような事が書かれていても実現されない現状を見ると、ともすれば地域をたたんでいくという案が出てくる可能性もあるでしょうし、現実に即した形のビジョンがあってもいいのではないかという感じがします。

また、4ページの「環境と景観」の所で、「持続可能な中部」ではなくて、「持続可能な発展をする」という表現にしなければ日本語がつかないと思います。

環境を軸としたテーマにおいては、需要を裏付けに行ってきた施策から環境の保護を裏付けとした政策が進められていくべきである

ポスト万博という事で、環境という軸をテーマにしていく事はこの地域の責務です。その中では、自動車から公共交通機関へのシフトが重要になると思います。高齢化社会の中ではその点がさらに重要で、これまでの需要を裏付けに行ってきた施策から、これからは環境の保護を裏付けとした政策が進められていくべきだと思います。

「環境」や「交流」の施策においては哲学や思想の観点まで反映させることでより良いビジョンとなろう

また、世界遺産と交流など多様な地域の暮らしを支えていく場所、日本の原風景の残ってい

る地域であれば、交流の拠点になる事も重要な点でありますので、その様な意味で、技術的な裏付けとともに、哲学や思想といった観点まで中部のビジョンの中に落とし込めていければとても良いビジョンになると思います。

◇小笠原 朗 委員（日本政策投資銀行東海支店長）

既存資源の有効活用、インフラメンテナンスに前向きに積極的に取り組むことは中部の将来像を実現する上で相応しい姿勢である

既存資源の有効活用やインフラのメンテナンスの問題、その様な観点にしっかりと言及されている事はとても良い事だと思います。そのためには、PDCAのサイクルを綿密に行っていく事が本当に肝心な事だと思います。

中部に限らずこれからの日本は、既存のものをどのように有効活用していくか、どのように修理しながら使い回しをしていくかという事が、非常に大きな戦略的テーマだと思います。そのような事を前向きにビジョンに位置づけられると良いと思います。そういう意味で、資料に挙げられている課題が中部像にふさわしいものかという事に関しては、ともすれば後順位に置かれるようなこういった課題に、前向きに、積極的に対応していく事が前提であるという意味で、非常に中部の将来像にとって相応しいと言えると思います。

安心・安全は地域運営全般に関わる最重要課題として捉えるべきである

また、地域の課題の一つは、当然元気な経済活力をこれからも維持・発展させていく事が大前提ですが、それと全く同列、もしくはそれ以上に重要なのは安全・安心というテーマだと思います。これは、防災、交通、物流の安全といった個々の安全面だけではなく、もっと広い視野でハードもソフトも含めた地域運営全般に関わる最重要課題と捉え、安全・安心な地域づくりが実現できれば地域の価値も上がるのだろーと思います。

その中で、社会資本の役割は、地域の安全とか安心を担保する事であり、そういった理念の中で施策を展開していく必要があると思います。

◇小澤 哲 委員（トヨタ自動車㈱常務役員）

中部の将来像実現のために社会資本整備だけで達成しない部分は、地方自治体や産業界の役割を明確にして対応すべきである

地域経済、社会、あるいは暮らしといった視点から社会資本整備の果たすべき役割、あるいは産業界、企業が果たすべき役割といったものを議論していく事は、非常に大事な事だと思います。これから先、アウトカム目標を設定し、具体的に施策を展開していく中で、社会資本整備という概念だけでは達成し得ない部分がどうしても出てくると思います。そのため、地方自治体や産業界が果たすべき役割も明確にし、ビジョンに反映させていく必要があると思います。それにより、この「まんなかビジョン」が非常に意義のある、実際の成果により結び付く内容になるのではないかと感じました。

産業界の発展のためには国際競争力の維持・強化に資する社会資本整備が必要である

産業界の発展という観点においては、社会資本整備に求められる事として、国際的な競争力

の維持・強化が挙げられます。その様な意味で、この「まんなかビジョン」が果たした役割を考えますと、万博を契機に道路のインフラ整備が進み、中部圏、特にマグロード（東海環状自動車道）によって愛知、岐阜、三重の一体感が醸成され、産業の強化という点においても非常に重要な役割を果たそうとしています。このような成果を活かし、今後さらに発展的なものとなるようにしていかなければならないと思います。

陸海空を含めた物流の体制を整え、物流コストの縮減を図る

日本の物流コストは、まだまだ世界的に見て非常に高いものです。陸海空を含めた物流の体制を整え、社会資本整備のプロセスの中に物流コストの削減という観点をぜひ織り込んでいただければと思います。

危機管理の観点では確実性の高い社会資本整備とリダンダンシーの確保が重要である

社会資本整備を危機管理という側面で見ると、東海・南海・東南海地震が起きたときに、例えば既存のインフラが機能しなくなるリスクが考えられます。その時に、日本経済全体を麻痺させないような、確実性の高い社会資本整備とリダンダンシーの確保が重要だと思います。

今後の労働力の確保のために各機関の取り組み方を考える必要がある

近い将来、労働力確保が非常に大きな課題になると思います。特に若い世代、女性、外国人の労働力確保という観点から、国として、地域として、自治体として、あるいは企業としてどのように取り組んでいくのかを考える必要があります。

交通事故対策の推進のために企業、自治体、住民が果たす役割、社会資本整備が果たす役割を考える必要がある

安全・安心という点では、愛知県は交通事故死者数1位であり、この汚名を返上したいと考えています。企業、自治体、住民が果たす役割、社会資本整備が果たす役割を考えていかなければならないと思います。これが実現できれば世界に冠たる地域になり得るため、是非ビジョンの中に反映して頂ければと思います。

◇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、以下のようになると思います。

1. まんなかビジョンの改訂について

①中部の将来像について

- ・ 方向は概ね可とするも、将来像を表現する上では、誰もが分かり易く印象に残る言葉で表現できないか。
- ・ 中部の将来像を目指す基本スタンスとそれを実現するための施策間のつながりについて明確に表現し、中部独自の将来像が見えるようにすると良い。
- ・ 中部の将来像を実現するための施策を推進していく上での具体的な工程を示すべきである。

②社会資本整備について

- ・ もの不足、人材不足の時代が訪れるなかで、これまでの延長線上で施策を考えるのではなく、新たな視点で中部の社会資本整備について議論すべきではないか。特に、「安心・安全・リダンダンシー」は、全ての基盤として欠かす事のできないテーマである。

- ・ 公共投資は抑制するだけではなく、必要な社会資本の整備への投資は今後も積極的に行っていかなければならない。GDPに対して適切な割合で公共投資は行っていくべきである。
- ・ 都市が自立可能な基盤づくりを推進していく必要がある。
- ・ 中部の果たすべき役割に鑑み、中部で不可欠な施策を絞り込むべきである。
- ・ 限界集落を限界集落としないためにも、公共交通基盤の整備、情報基盤の整備が前提となる。

[各論的な意見]

- ・ 社会資本整備によって変化するもの（移動時間の短縮等）と変化させてはいけないもの（自然環境等）を整理したうえで、施策を推進する必要がある。
- ・ 成果重視の社会資本整備とするためには、成果の分析に多くの評価軸を設け、多面的な分析が行えるようにしていく必要がある。
- ・ 産業界、経済界等各界の役割分担の考え方を明確にし、そこで期待されている役割を明確に示してほしい。
- ・ 万博の理念を継承し、その効果を活かすためには開催地の地域経済圏としての施策とその活用の両面にわたり、その効果が最大限となるように諸施策を調整する事が望ましい。

2. その他の報告事項について

（1）中部地方整備局のインフラビジョン（案）について（紹介）

◇奥野 信宏 委員（中京大学総合政策学部長）

1点目に、どういった方向で整備するかという点が的確にまとめられていますが、それと併せてどういう姿勢で整備するかというのが必要なのではないかと思います。6ページに維持・管理、更新費の問題が出てきます。そのためには、既存ストックの有効な利活用が重要です。これは大規模な社会資本についても、あるいは総合病院であるとかホールなどの生活的な社会資本についても言える事です。有効な利活用ができるように立地、規模を考える必要があります。また、PFI等効率的な整備手法を採用していくという事があると思います。そして、維持・管理・更新費がこれから急速に増加する中では、新しい社会資本も作れなくなり、作る余地も減っていきます。従って、長く利活用できるものを整備していくという事が必要です。これらの事を一体的に考えた整備が必要だと思います。

2点目に、15ページの、今後議論が必要とされているプロジェクトについてですが、国際空港の2期事業、伊勢湾口道路、リニア中央新幹線が挙がっています。個々を議論するというよりも、広域地方計画でどうするかという話になると思います。従って、早急に地域として取りまとめていかなければいけない事業ではないかと思います。

国土軸は太平洋新国土軸という名前も含めて、全国計画には書き込んでいく事になりました。それから、リニア中央新幹線についても随分議論されており、広域地方計画の中では当然考えていかなければいけない事です。中部国際空港の2期も地元の対応が全然できていないと思いますが、広域地方計画の中でどうしていくのか、そのための環境整備を如何に図っていくのか

について、緊急な議論が必要になってくるのではないかと考えています。

◇小笠原 朗 委員（日本政策投資銀行東海支店長）

一つ質問ですが、具体的な地点や金額面について、このような形で公表するのは事務局的には難しい事なのではないでしょうか。新規プロジェクトなどについては公表されていますが、大規模な維持・管理が必要な部分を明示する事に対して何か支障があるのでしょうか。

◇中部地方整備局企画調整官

支障があるかないかという問題よりもどれだけの維持・管理費が今後発生するかという点については、不確定要素がかなりあるためしっかりと把握できていません。その試算は必要だとは思っていますがまだできていないのが現状です。

◇中村 幸昭 委員（榊島羽水族館名誉館長）

人間は誰でも幸せになりたいという欲求があります。その幸せの条件は、健康と平和と自由の3つが必要だと思います。ストレスが溜まるような生活は改善すべきでありますし、住む人々にとって安心と安全、そしてアメニティ（快適さ）が必要です。この3つが備われば、中部に人がもっと住みたいという気持ちになると思います。

現在、海外から数万人という人が東海地方に働きに来ています。すなわち、日本人の若い労働力がそれだけ不足しているとも言え、今後も日本の企業に勤める外国人が増加することを視野に入れて検討する必要があります。国際化の時代を考えると、外国人に対する言葉の障壁の問題、バリアフリーの問題についても考える必要があると思います。

◇東 恵子 委員（東海大学短期大学部教授）

維持・管理、更新というような事が既存ストックを活用していく上では不可欠だと思います。その中で、新しい価値観、質という事を求められる時代になった時、例えば美しさやアメニティ、ユニバーサルデザインなどが新しい価値観として挙げられると思います。それらは、人の生きる力・知恵・工夫により付加価値が付くのではないかと考えています。時代に合わせた既存ストックを新しい価値観に進化させリニューアルしていくという視点がほしいと思います。

◇松尾 稔 委員（（財）名古屋都市センター理事長）

空港は、大交流時代を迎える上で重要な装置であり、産業、経済の基盤です。地域を挙げて取り組まなければならない。航空審議会の分科会を見ますと完全に関西国際空港へ議論がシフトするのではないかと危惧しています。中部国際空港の2本目の滑走路は必要だと思います。

一つ大事な事は、中部国際空港の「1期事業の拡張」という論調ばかりが出てきていますが、これはそうではありません。平成7年には全体計画ができ、現在は全体計画の一部が出来上がっているところであるため、全体計画を実現させる事が重要なのです。

従って、当時の航空審議会の決定はともかく、当地域としては1期事業の拡張という捉え方

ではなく、元々の全体計画を実現させるために、PRもしながらこの地域で全力を挙げて進めていく必要があります。

◇水尾 衣里 委員（名城大学人間学部助教授）

この4つの政策のテーマと取り組みの中で、4番目の「暮らしを支えるために」というのが一番苦労しているのではないかとこの資料を読む限りでは思います。

例えば、「背景と課題」と「主要事業」がうまくつながっていない点があると思います。暮らしを支えるための施策展開の方向性は、都市も中山間地域も十把一絡げで課題を整理しようとするとう無理があると思うので、もう少し多面的に考える必要がある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）

今後議論が必要として挙げられているプロジェクトについて、中部国際空港の2期事業は重要です。第2東名高速道の整備も必要です。リニア中央新幹線の整備も必要だと思います。しかし、中部のために必要かと考えると必ずしもそうではないものもあります。中部のためにはもっと他に重要な事がありますが、国として考えた場合に極めて重要なプロジェクトです。

重要な事をやる場合は、重要でない事を落とさなければなりません。「重要な事をやる、重要でない事をやめる」という事は非常に重要だという事です。

一般的に様々な意見を出しますと、全部やる事になってしまいます。しかしながらそれは、全てやらないという事になるのです。その結果として、空港の整備が随分遅れを取ってしまったと言えます。港湾についても同様の事が言えると思います。

「Plan・Do・Check・Action」においてチェックは何をチェックしているのか。我々の目的に対してどれくらいできたかというチェックをしているだけであって、世界の大勢からどう遅れてしまったかというチェックはなされておりません。これは決して良くない事です。総花的にやってきたがための結果が今の状況なのです。将来を考えた場合にはやはり重点を置いた施策の展開が必要だと思います。

◇小出 宣昭 委員（中日新聞社常務取締役編集担当）

これまでインフラ整備によって地域の中核管理機能が劇的に上がった例もありますが、そうでないケースもたくさんあります。例えば滋賀県の米原市は、明治時代から交通の要衝で戦後は新幹線も高速道路のインターチェンジも整備されたにも関わらず、去年の広域合併で何とか市になりました。その周辺の中核管理機能を持った都市は彦根市です。

中部で言えば、岐阜県羽島市がそうです。米原市と同様に新幹線、高速道路のインターチェンジが整備されていますが、40年経っても今だ周囲は田んぼがほとんどです。その地域の中核管理機能を持った都市は岐阜市です。中核都市岐阜には高速道路も新幹線もありません。従って、インフラ整備と中核機能の向上はあまり連動しないケースが多々あり、まちができる事とインフラが整備される事が時々間違えられています。その様な歴史をしっかりと踏まえ、これからのインフラ整備を考えていただきたいと思います。ビジョンを作る際には「文化」、

「歴史」といった文言は重用されますが、いざ本当に投資する時にはその優先順位は下がってしまいます。このような点の優先順位も上げる必要があります。また、住民のニーズをしっかりと把握したインフラ整備が必要だと思います。

◇小澤 哲 委員（トヨタ自動車㈱常務役員）

ものづくりの立場から言いますと、どんな事があってもものづくりのベースはこの日本、中部に残したいと思っています。そのためには、国際的な競争力を維持・強化できるインフラ整備は必要不可欠です。是非、そのような観点で中部の位置付けを考えて頂ければ、企業に身を置く者としても大変幸いです。

◇須田 寛 座長（東海旅客鉄道㈱相談役）

この議題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。

①インフラ整備に望む姿勢をはっきりとさせる

- ・ インフラ整備の方向性はまとまっているが、これをどのような姿勢で整備し、利用していくのが重要であり、有効的な利活用ができるようにインフラ整備を進めていかなければならない。

②施策のメリハリが必要

- ・ 「暮らし」という観点でインフラを整備していくためには、都市と中山間地域とに分けて考えるなど、課題を多角的に捉えインフラ整備を推進していく必要がある。
- ・ 中部国際空港、第二東名、伊勢湾口道路、リニア新幹線等、中部だけでなく日本全国への恩恵に寄与できる事は積極的に整備を推進する一方で、必ずしも急を要さない施策については落とすという事も考え、メリハリのある計画としたい。
- ・ 中部国際空港の整備（第二滑走路等）は「交流」という観点に立てば最重要な施策の一つであるため、空港の具体的計画を実現するために地域をあげて取り組んでいく必要がある。

③住み良い社会を築くためのニーズの的確な把握が必要

- ・ 住み良い社会とするためには、「安全・安心・アメニティ」という観点でインフラ整備を推進する事が重要であり、知恵と工夫で時代に合わせた整備を行っていかねばならない。

（２）国土形成計画及び広域地方計画について（座長報告）

国土審議会の計画部会で座長にお目にかかる機会がありました。中部は広域地方計画について、比較的によくやっているとされました。

座長が心配されていた事は、今までの国土開発計画と何ら考え方が変わっていない地域があり、内容をよく理解してくれていないのではないかとことです。今度の地方計画は地方主体で計画を策定するというのが前提です。国で作っている計画とは同時並行、むしろ地方を中心にして計画を策定していくくらいのつもりでなければなりません。その両方の計画をお互いに対流させながら国土形成計画を策定する事になっています。

一部の地方では東京の本省の計画が策定されたら、それを受けて下請作業をするようなつもりであり、国土形成計画に注文をつける、陳情をすればいいのだと思っている地域が今でもあるのが心配だと言われました。

「まんなかビジョン」をつくった動機のひとつは、中部で万博が開催されたからです。そして、ポスト万博をどう考えていくかという事が非常に大きな課題で、何らかの指針を作らなければいけないという中部独自のニーズがあったからです。幸いにして、活発な議論をした結果、ビジョンがつくれ、現在改定作業を進めているこのビジョンが、今度の広域地方計画の中部版を作るときの基となり、それを反映させる仕組みを整備局で考えてもらっています。その事を座長に伝えたところ、期待しているのでぜひ全国のモデルになるようにと言われました。奥野先生が全国的な国土形成計画作りに携わっておられますから、事務局は奥野先生とも密に連絡を取り、より良い計画の策定に注力して頂ければと思います。

北陸との関係についてですが、北陸は北陸で地方計画を策定することになっていますが、中部と連携協議会を設け、連携して計画を作ろうという事になっています。その辺りの議論についても事務局でやっていただいていると思います。北陸は事情が複雑なようですから、時々北陸の方の情勢も事務局で把握し、北陸との広域的な連携もうまくいくように作業を進めていただきたいと思います。

◆終了