

第18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 7 月 3 日 (火)
メルパルク名古屋 2F 瑞雲 (西)

須田 寛 座長（東海旅客鉄道㈱相談役）

本日の議題は2つです。1つはこれからの「まんなかビジョン」の改訂に向けたスケジュールについて、もう1つは改訂まんなかビジョンの骨子の内容についてです。

1. まんなかビジョンの改訂について

1) 改訂まんなかビジョンの今後のスケジュールについて

須田 寛 座長（東海旅客鉄道㈱相談役）

今後の改訂に向けたスケジュールについては、ご確認いただき、ご了承いただいたということで次の議題に移ります。

2) 改訂まんなかビジョン骨子（案）修正について

ビジョンをまとめる上での理念について

政策体系の構成について

奥野 信宏 委員（中京大学総合政策学部長）

非常にわかりやすくまとまっており、大変結構だと思います。22ページ、目標2に「都市機能の高度化、各地域の自立」、それから目標3に「中山間、農山漁村の地域力の向上、各地域の自立」が出てきます。

私はこの4～5年間、「自立」とは何を意味するものなのかについて苦労しています。財政面で考えたらほとんど何もできないような感じです。今まで、国土交通省も他の省庁でも長い間議論されてきており、例えば、開発拠点方式のような格好で、たとえば山陰であると出雲地域と西の浜田、益田の方に開発拠点を設けて、そこで職場を作っていこうとしています。それから、いろいろな意味で村落の集約についても議論されてきています。ところが、こういうときに「自立」という言葉が出てくると、これが一体何を意味するのかということが非常に難しいわけです。

私も今度の国土形成計画で自立地域社会委員会の委員を務めていますが、この議論については本当に困りました。しかし、結局そこでは各地域に住んでいる方々、特に高齢社会が進んでいる農山村は、そこに住む方々の「生き甲斐」とか「満足」といったことが大事ではないかということに議論の焦点を移したのです。資金は東京、名古屋、大阪で稼いで、3分の1から半分は年金などの社会保障ということを考えますと、高齢者の方々がいかに満足して生き甲斐のある生き方をできるかということを中心にして議論してきました。

二地域居住においては、限界集落の中に60歳過ぎくらいの夫婦が移住すると、それだけで限界集落が活性化し、元気になっていくのです。別にそこに産業が生まれるということではないのですが、元気になります。それだけで地域の医療費が減ることがあり、それも高齢社会の社会的費用を減らすひとつの方法だと思います。そのような観点からも考えなくてはならないと思います。総務省では「新しい公共空間」と言っていますが、国土形成計画の中では「新たな公」ということ考え方を提案しています。

もう1つは、自治体は財政の「自立」に向けて様々な指標を出されますが、私は「参加の機

会」を作ることが重要ではないかと具体的に提案しています。参加を拒む方々も含めて参加する機会を作ることが重要ではないかと思っています。

例えば、豊田市は市町村合併で随分大きな市となり、旧市町をどう分権化していくかということが問題になっているわけですが、役所の下部組織として自治組織、自治会などを置いていく方向で動いています。本当の集落の組織、イギリスのパニッシュみたいな所に、行政がいろいろな役割を付与していくことも「新たな公」と呼んでいるのです。行政が地域の主体的な取り組みを支援していくことも重要ではないでしょうか。

様々な方が参加できるような形でいろいろな参加の機会を作って、それを契機に住民の満足に変えていくことが、今の時点としては重要ではないかと思っています。

小笠原 朗 委員（日本政策投資銀行東海支店長）

一段と分かりやすく整理がなされたのかなと思いました。

冒頭に「はじめに」が付くと思いますが、前回の議論でこのビジョンの位置づけをはっきりさせた方がよいという経緯があって追加されたと思いますが、それにしてもインパクトが弱いのではないかという感じがします。

コピーを工夫すればいいという問題ではないのかもしれませんが、「ポスト愛・地球博」や「ポスト中部国際空港」とか、その様な位置づけで次のビジョンを策定するのであれば、非常にわかりやすいネーミングやコピーを加えて、「まんなかにして日本のリード役となる」というような工夫をした方がよいと思いました。

また、「はじめに」の中で、最初に「もともとあってまだ解決できていない課題」と「新しく時代が変わる中で出てきた課題」と2つあると識別してあり、読み進める上で分かり易いと思ったのですが、次の「理念」ではその課題が混同されている感じを受けるため、そのあたりも工夫をしてはどうかと思いました。

それから、より分かり易くという問題意識で読んでいくと、「はじめに」があり、「基本理念」があり、その次に「政策」という順の示し方ではなく、「戦略」が最初にあった方が分かり易いと思いました。「戦略」がまずあって、個別の施策が「政策」に沿って展開されていくという流れの方が分かり易いと思いました。

それから、「戦略」の中に「人材・知能・人・産業の集積とか交流、あるいは集積を進める、あるいは人を誘致する」ということが記載されていました。これが中部圏を一段と強化する非常に大きなポイントだと私は思います。まんなかビジョンは、インフラ、基盤を整備していくという色彩の強いビジョンだと思うのですが、その様な個々の施策が「交流」や「人材の誘致」に結び付くということを強く意識したビジョンにした方が分かり易いと思いました。

後段の方に幾つか記載されてはいますが、対応できる範囲も異なるため工夫が必要ですが、人材や頭脳を集めるといえるときには、住宅、医療、教育、生活関連インフラをどの様に整備するかということも極めて大きな課題です。その辺りがこの地方は必ずしも日本の先端を行っていないことが指摘されています。具体的な施策に落とすところが事務局としては難しいのかもしれないが、工夫をされてはいかがでしょうか。

松浦 康男 委員（株静岡銀行代表取締役 取締役会長）

前回の議事録を拝見させていただいて、集中か分散かという議論もあったと理解しています。今日の資料を拝見いたしますと、この地域は分散型の地域構造という点が特徴だとなっておりますが、確かに他の圏域に比べればそうだと思います。

現状の流れを見てもみますと、いわゆる財政の中で社会資本投資が経済合理性や効率性といった方向に流れ、それはともすれば「集中」を助長するような方向になっていくのではないかと懸念しています。

社会資本が整備されている所に人も企業も集まるのは自然の流れであり、全国的に見ても社会資本が整備されている地域が発展しています。そうでない地域が取り残され、地域間格差が拡大している現状があります。このままの流れでいくと、この地域もその様な状況に陥らないかという懸念があります。

分散型の地域構造は、非常に重要なことだと思います。連携と交流で地域力を高め、圏域全体が総合的にシナジー効果を高めていく、そして地域全体が自律的に発展していくよう導くことが重要であり、社会資本整備については、バランスを考えながら今後も進めていかなければいけないと思います。多極分散型の地域構造こそが、自律的自己完結型の競争力のある地域を形成していくのだらうと思います。

そうした中で今後考えなくてはいけないのは、資源の問題、あるいはエネルギーの問題です。これは今後、地域が自立性を高めていくという面で重点的に考えなくてはなりません。この観点の具体的なプロジェクトが見えてないように思います。特に農山漁村の活力を高めていくことが、食資源の確保という点で今後非常に重要な問題だと思います。また、この地域には原子力発電所が1カ所しかありません。エネルギー確保、リスク分散という面でも大きな問題だらうと思います。こうしてエネルギー危機への対応、あるいは資源不足への対応が、今後特に重要になってくるだらうと思います。

松尾 稔 委員（（財）名古屋都市センター理事長）

非常によくまとまってきたという印象を受けます。それでもまだ、項目が多いと思います。「選択と集中」の考え方の中で、この中に優先順位を付けても良いのではないかと。

その中では、キャッチフレーズが必要だと思います。20年、10年、5年の計画を示す前に、最低限100年というオーダーのキャッチフレーズが、最初に出てくるべきだと思います。

それから、足し算、掛け算ばかりの考え方で計画を作るのではなく、100年先を考え、そこから引き算的な考え方で計画を作っていくことも重要だと思います。引き戻して考えたときに、当面5年とか当面20年の計画をどのようにするかということに合わせて考えていくことが重要だと思います。そういう意味で10年から20年、当面の5年の計画が記載されているのは、その点を考慮されたのだと思っています。

更に、まず何からできるかということがもっと明確に記載されていても良いのではないのでしょうか。5年、10年を考えたとき何からできるかということです。

その場合に、この「まんなかビジョン」は、国土交通省を中心に作っているものであるが、他の省庁が作ったものだとわれれば、そうとも見えるのではないか。

従って、国土交通省であるからこそできることがもっと強く打ち出されても良いのではないのでしょうか。例えば、20ページの「自然と共生する中部」のプロジェクト1、「山・川・海の連続性再生プロジェクト」は、まさに国土交通省ならではのプロジェクトだと思います。この中にはもちろん、この地域で言うなら名古屋市も愛知県も関係してまいります、山から伊勢湾まで連続して再生させていく中で、リーダーシップを取ることができるのは国土交通省だと思うからです。

それから、社会資本、土木的な構造物に対する寿命や耐用年限が明確に示されていません。現実には、社会資本がヨーロッパ、アメリカに追いついたといっても、横軸に時間を取って、縦軸に充実度を取れば、200年、300年かけて欧米で培われたものに対して、日本は敗戦後の急速な発展の中で進められてきたため、ピークの所を見れば一時的に追いついているようにも見えますが、総合（面積）的には追いついていないと言えます。その中で、老朽化、寿命、耐用年限をきちんと定義して考えていったら、ほとんど同時的に多くの社会資本の再建を迫られることになるのが分かります。それが一気にやってくることを考えると、材料の調達、建設、維持管理、最後はそれを取り壊すというところまでのライフサイクル論を含めた計画を考えていかなければ、後世に負の遺産を残していくことになります。

水谷 研治 委員（中京大学大学院教授）

全体的に非常に良くなっており、分かり易いと思います。

まず、ビジョンですが、「まんなかで日本をリードする中部」。これは良いのではないのでしょうか。柱を大きく立てた上に、10年から20年の達成目標を掲げる。それから、当面5年間のプロジェクト。この様な構成も良いのではないのでしょうか。非常に分かり易いと思います。

その中味の項目を見ると実に多い。1つ1つが重要なのはよく分かるのですが、重要なものが多いというのが印象です。これをさらに絞り込むのかと考えたとき、このまま挙げておいても良いのではないかと考えています。実際にやるべきこと、我々の目指すべきことは多いということです。実行計画の上でアクセントを付けることはやむを得ないことですが、我々の目標としてはこういうものを多彩に挙げておいた方がむしろ良いのだらうと思います。

その中で、国としては、何と言っても社会資本の充実ということが大きな柱になります。この中にもいろいろありますが、私どもが将来にわたって日本全体のことを考えて、日本をリードするためにこの地域で何をやらなければならないかという場合に、まず第一に国際空港の整備です。空港を国際化しなくてはいけないという意味で、もう少しアクセントを付け、第2滑走路の問題も加えてはどうかと思います。それから、道路につきましては、幹線道路という抽象的な言い方より、第2東名・名神と具体的にしてはどうかと思います。鉄道についてはリニア新幹線を明示した方がいいのではないかとと思います。

それから、原子力のことを加えたらどうかという意見もありましたが、これも重要なことだと思います。少なくとも検討の段階ではなくて、単に今の原子炉を継続するのではなく、新し

いもの造るといった点についても一步踏み込んだ記載がどこかになければいけないだろうという感じがします。

中部にはすべきことが沢山ある。実現できるかどうかということですが、お金が使えれば実現することはそう難しくないと思います。そういう意味で財政問題がどうしても避けて通れないと思います。避けて通れないものは、少子高齢化と財政問題という大きな問題があると思います。財政の問題は誰が負担するかという問題で、それは最終的に国民が負担しなくてはならないわけです。ですから、国民が負担するということをはっきりさせる必要があると思います。

資料の最後に、住民の役割、企業の役割、行政の役割が記載されていますが、まず、企業は生き残っていくことだけで大変だと思います。今後20年を考えた場合、企業が生き残るのは大変なのです。こういう話をしますと、企業は何のために存在するかという議論になりますが、一部に言われているように企業は儲けるためにあるのだということとは思いません。

やはり企業は、社会に役に立つために存在しており、もし役に立たないなら存在しなくていいわけです。では、社会に役に立つためにどのように存在するかと言いますと、できるだけ良いもの、より良いものを、より安く提供するという役割があるのです。そのために企業はこれからも必死になっていただかなければいけないと思います。従って、儲けるためだけではない考え方の企業へは、行政が支援しなくてはなりません。

どの様に行政が支援するかと言いますと、手取り足取り指導や支援するのではなくて、企業自身に自由な環境を与える事だと思います。そのための基盤整備を担うのが行政の最高の支援なのです。一般に言われておりますきめ細かいサービスを行政が提供することになると、いくらお金があっても足りません。それは不可能です。行政がやるべきことは、骨太の大きなことをやる。それはすなわち、国家百年の計を実行することであり、細かいサービスは住民が自分自身で行うべきです。もし細かいことまで要求するなら、一体どれくらい資金がかかるのかを住民が知るべきです。

そして、国民が考えるべきことは、自分自身の力で生きていくことであり、他人の助けや行政の助けがないと生きていけないようなことではいけません。国民そのものが国のために尽くせるような国民を育てるのが国民の一番の義務だと私は思います。企業をバックアップするのも国民一人一人の力であり、また、国全体をどうしていくのかということについても国民が役割を担うべきだと思います。

中部圏が日本全体を担おうというのですから、中部圏に住む人々はそれだけ有利な条件の所に住んでいる以上、よほどの犠牲を払ってしかるべきであり、それは中部圏のための犠牲ではなくて、日本全体のための犠牲を払うという考え方が必要だと思っています。

そのことを「まんなかビジョン」の中で示すかどうかという問題については、行政の立場ではなかなか難しいことだと思います。だからこそ我々委員の意見として、国民に求められる姿勢をはっきりさせていきたいと思っています。

中村 幸昭 委員（株鳥羽水族館名誉館長）

産業競争力の点で気づいたことを言いたいと思います。

国土交通省は、道路、港湾、空港といった陸海空を網羅していますが、産業競争力の中で記載されている内容は、主に物流と交通と貿易といったハード面が強調されています。自動車をはじめ工業製品のモノづくりが中心になっていますが、モノづくりというのは三産業だけではなくて第一次産業も含まれます。農林水産業は農林水産省の所管だとは思いますが、経済全体は経産省になるとは思いますが、もし中部が独立国と仮定した場合、我が国の食料の自給率は40%と言われていたから、外国からの輸入で6割を賄っているという状況です。ところが、中部には濃尾平野、伊勢平野、静岡・伊豆の山間部、伊勢湾、遠州灘、熊野灘といった海もあり、農林漁業もかなり盛んです。

従って、もし外から中部へ食糧が入らなくても、食糧自給率が現状の40%から高まることになれば、その分、外から輸入しなくても良いため、第1次産業を考えなければならないと思います。

また、産業競争力の中に、「水の安定確保」という項があります。これは農林水産省が所管している部分と関係があると思います。「メイドインジャパン」というよりは、「メイドイン中部」というものを生産でき、中部は生活の基盤が安定し、安全で豊かに暮らせるという点も、農林水産省の所管とは別に記載してもらえればと思います。

もう1つは、13ページにありますプロジェクト2の「国土マインド」という項です。この言葉は、しばしばこの懇談会に出てきていますが、商工会議所で説明会等をしますといういろいろな人から「マインド」は日本語に直したらどういうことですかと質問があります。

「マインド」というのは非常に分かりにくいので、日本語で適切に表現したらどうなるのかを考える必要があるのではないかと。安倍総理が「戦後レジュームの脱却」というのを盛んに使っていますが、「レジューム」って何なのでしょう。一般国民には分かりにくいのではないかと。思います。

桑田 宜典 委員（岐阜県農業共済組合連合会会長）

国土交通省としてここまでまとめていただいたことには大変感心しておりますが、4点程意見を言いたいと思います。

資料4の4ページに、回避すべき問題【社会問題】として食料危機を取り上げていただいています。これは非常に重要なことで、日本の自給率は先進国では最低の40%。韓国でも50%程度です。これから5年、あるいは10年、20年、まして100年先を見ますと確実に訪れるわけですから。具体的に表現することは非常に難しいと思いますが、目標として掲げていただきたいと思っています。

それから、産業競争力の問題ですが、日本の技術力が世界の中で24位に落ちたということを知りました。これは憂うべきことだと思います。特に中部地域はモノづくり産業の集積した地域であり、すばらしい大学、あるいは専門学校も立地しています。その技術、人材については15ページに「優れた技術、人材、知能、産業を集積」という形で集約されておりますが、私はやはり「人づくり」という点で取り上げただけであればと思っています。

それから、いわゆる中山間地についてですが、農山村の荒廃は非常に深刻です。それを支援

するという形で「まんなかビジョン」の中に表現していただき、山林の荒廃、農地の荒廃とともに、特に医療の荒廃についても取り上げていただければと思っています。

これについては、様々な形で解消できる方法があると思いますが、とにかくその最たるものは、陸上とともに空の医療体制が整備され、あるいは地域医療連携を進める事が重要だと思います。「医療の確保」というような形で表現を加えていただきたいと思います。

やはり暮らしやすい、安心して暮らせる地域という点では、具体的な表現も加えられれば、この計画を住民の方々が見られたときに「私たちのことも考えてくれている」ということを理解してもらえらと思います。特に、農山村の荒廃はこれからも進むものと思います。

本来は分散して発展しなければなりません。農山村が荒廃するという事は、山林、田畑、すべてが荒廃し、環境にも大きな影響があります。そこでまさに安心して暮らせる、本当によかったなと思える基盤づくりを進めていただければ非常にありがたいと思います。

それから、各省庁との連携が非常に重要になってくると思います。さらに、国土形成計画の広域地方計画との関係が出てくると思います。国土形成計画の中でも具体的な計画づくりは地域が汗を流して広域地方計画を作る中で、この「まんなかビジョン」は、おそらくそのモデルになると思います。各省庁の連携、それから各県の考え、住民の考えをまとめ、意見を集約することも行うことで、この計画が非常に生きてくると思います。

内容が多いか少ないかという議論もあると思いますが、私はやはり本当にすばらしい中部をとということになると、この様な内容でやむを得ないのではないかと思います。具体的な役割分担の中で、優劣を付けていければと思います。中部地方に住んで、こうしなければならぬというときには、どうしてもボリューム的にある程度多くならざるを得ないと思います。

須田 寛 座長（東海旅客鉄道株相談役）【総括】

これまでの議論をまとめますと、改訂まんなかビジョン骨子は全般的に良くまとまっており、5つの政策的な目指すべき将来像と25の具体的な目標、当面5年で実施する16の具体的なプロジェクトの括りについては、各委員から概ね了解を得ました。

ビジョンをまとめる上での理念については、1点目に、100年後の将来ビジョンを打ち出し、それを踏まえて、引き算的に具体的な5年後、10年後のビジョンを導くようなまとめ方が良いのではないかと意見がありました。

2点目は、「自立」とは何を意味するのかを議論する必要があるとの意見でした。財政的な自立のみが「自立」ではなく、住民が「生き甲斐」や「満足」できる地域となることが「自立」ではないか。そのためにも、「住民の社会参加の機会」を増やしていく事が重要で、このような観点をビジョンに追記する必要があるのではないかと意見がありました。

3点目は、バランスある社会資本整備を進めていくべきであるという意見でした。「選択と集中」という時代の流れの中では、効率性の観点からどうしても重点化してしまいがちになる。重点的なものが効率的であることは言うまでもないが、それが過度の「集中」を助長するのではないか。中部地方の特性である「分担型の地域構造」を念頭に置き、バランスのとれた社会資本整備を進めていくべきであるという意見でした。

そして4点目は、社会資本にはそれぞれライフサイクルがあり、その長寿命化に向け、ライフサイクル論を含めた整備・維持更新を進めていく必要があるという意見でした。

また、政策体系の構成については、1点目に、ビジョンの随所に、国土交通省ならではのキャッチフレーズが必要ではないかという意見がありました。

2点目は、政策体系を構成する項目について、「まだ多いのではないか」、「重要な項目なのである程度の項目は必要ではないか」との双方の意見もありましたが、どちらの意見にも共通していたのは、その中でも優先順位やメリハリを付けて明示する必要があるとのことでした。

3点目は、「基本理念」の中で、「新たな課題」と「まだ解決できていない課題」が混同して取り扱われている点があるため、整理し分かりやすく表現すべきという意見がありました。それから、「概ね10年の中部地方の戦略」の後に個別の施策を表現する方が分かりやすい表現になるのではないかという意見もありました。

4点目は、言葉の記載や表現についてですが、「水問題」、「食糧危機」、「エネルギー問題」、「人づくり」、「地域医療」について、一步踏み込んだ記述が必要ではないか。また、「国土マインド」は、一般国民にも分かりやすい表現を工夫すべきという意見がありました。

また、次の議題の「住民・企業・行政の地域づくりの役割(一例)」に係る部分であります、第2東名・名神、中部国際空港の第2滑走路、リニア新幹線は、もっと具体的に記載すべきではないか。その場合には当然費用の問題があり、最終的には国民の負担が中心になる中で、政府はその基盤づくりをどうしていくかを考えていく必要があるという意見でした。

これから役割分担の議論に入りますので、その中でさらに深度化をしていただければと思っております。

「住民・企業・行政の地域づくりの役割(一例)」について

桑田 宜典 委員(岐阜県農業共済組合連合会会長)

これまでの住民と行政の関わりは、住民は国なり県なり市町村が計画を作って、実行したことに對して、良いか悪いかを評価するというような立場だと思えます。

ところが、財政的にはもちろんすべてが行政ではできない時代になり、今後は、行政側からこれについては住民の皆さんでやっていただくことだということを強く打ち出していく時代であろうと思えます。その代わり、国なり県なり市町村は、役割分担を明示し、ここまでは責任を持つということをしっかり言っていかななくてはなりません。

そういう中で、役割分担を明確にしていけないと、とても今までのようでは、財源も含めて何もできないのではないかと思います。維持・管理だけでも大変な時代であるため、新しいものを作り出していくというところまでは、なかなか行けないのではないかと思います。

そこで、さらに取捨選択して、国はここまで責任を持ちます、県はここまでは責任を持ちます、市町村はここまでは責任を持ちます、その代わり住民の皆さんはこれだけは責任を持ってくださいということを、勇気をもって言わないといけない時代に来ていると思うのです。

それから、産業界の皆さんにはこのようなことを期待します、ここまで責任を持ってくださ

いと、言っていないといけないと思います。

中村 幸昭 委員（株鳥羽水族館名誉館長）

リニアは2025年、名古屋・東京間を40分で結ぶことを目標としています。100年を考えたビジョンとなれば、福岡へも北海道へもリニアができていないかもしれません。その様なビジョンを描いておかなければいけないと思います。

1億2,270万の総人口が100年後には6,000万人や7,000万人に減少するということも考慮に入れておかなければなりません。例えば魚、人類が食べております魚の量は5,000万トンと言われていますが、魚はどんどん減少しています。その大きな原因はクジラを捕らないことです。捕鯨禁止になってクジラが殖えました。人類が食べる3倍から5倍は食べているのですから魚が減少するのは当たり前です。例えばマグロは、現在、日本人が食べているのは南太平洋のクロマグロですが、クロアチアのアドリア海を泳いでいたのが飛行機で空を飛んでくるわけです。成田空港に去年着いたマグロは6万5,000トンで、魚はどんどん減少しています。

そうすると魚を養殖したらどうかという議論になります。しかしながらこれは無理です。養殖には限度があります。養殖したら魚が必ず病気になるので抗生物質を入れるため、養殖のハマチを食べたら体に害が及びます。

そのようなことも十分考慮した100年後を見通さなければいけないため、食糧の確保だけではなく、モノづくりをする、工業生産をする前に、生きるということについての安全、快適ということを考慮に入れるべきではないかと思えます。

水谷 研治 委員（中京大学大学院教授）

行政に何を求めるかと言いますと、財政の面です。皆さんよく御存じな例が、夕張市ですね。夕張市は行政の人員を半分にした上、さらに半分にしなければならぬと言われていました。それで十分かと言うとそれでも足りないのではないかとされているのです。しかしながら、それ以上削減できないと言われていました。現在の行政人員の4分の1ということになります。

ところが、夕張市より国の方がもっと財政状態が悪いのです。ということは、国の公務員は4分の1以下にしないとイケないということになります。この様な状況の中で行政に対して一体何を求めるべきかと言うと、細かいことではなく、大きなことだけ取り組んでもらいたいというのが、私の行政に対する要望です。

それから、企業ですが、夕張市の中で企業は成り立たないのです。今ある企業も夕張市から撤退します。ということは、国全体が夕張市よりもひどいのですから、企業が今のままで良いはずがないのです。それくらい大変な事態にすでになっているが、表面化していないのが現状です。ですから、企業も今まで通りのあり方はあり得ないのです。

その様な中であって、誰が犠牲を払っていくかと考えた場合に、住民、国民しかないわけです。国民が従来どおりの生活ができるなんていうことはあり得ないのでありまして、その中であって我々は国家百年のためにどれくらい汗を流せるか、あるいは、お金を捻り出せるかという深刻な問題を抱えているのです。

従って、取り組んでいかなければならないことはものすごい項目があるのですが、当然絞らなければならぬというのは、その様な考えから出てくるということです。

松尾 稔 委員（(財)名古屋都市センター理事長）

これまで、広い意味での公益活動は、行政がやるものとなっていました。しかし、民がやる公益活動もあり、役割分担が必要になってくるわけです。民が公益活動を担っていくということです。それを普通のことなのだ、公益活動は当然民がやるという感覚を育てる方法、努力を具体的に考えて実行して行くことが重要だと思います。

松浦 康男 委員（株静岡銀行代表取締役 取締役会長）

住民と企業と行政の地域づくりにおける役割は異なります。国土形成計画の観点ではないのですが、中部地方の共通した大きな避けて通れない課題として、外国人労働者との多文化共生の問題があります。これがまさに住民・企業・行政が一体となって取り組まなければならない問題だろうと思います。

もちろん、理想と現実の狭間にありまして単純労働者は、国はまだ受け入れていないわけですが、現実に中部地方においては特にこの問題が大きくなっています。もちろん地域住民も自治会等を通じてコミュニティーをどうしていくのか、あるいは、防災対策をどうしようか等、検討が進められていますが、企業側の腰が引けていると思います。受益者負担という観点から、雇用している企業に最もメリットがあるわけですから、もう少し企業が積極的に参画しなければならぬと思います。

こうした問題を解決していく中で、自ずと住民・企業・行政の役割分担が明確になってくると思います。

即ち、地域住民は行政依存から脱却し、自律性を高めていく。企業は地域社会に貢献すべく企業の社会的責任（CSR）をしっかりと果たしていく。行政は縦割りを排除し、地域が自律性を高めるための環境整備・調整機能を発揮することだと思います。

小笠原 朗 委員（日本政策投資銀行東海支店長）

もう少し中部地方ならではの具体的なアイデアが入れば良いと思います。

「住民のさらなる行動」という所で、特に国土交通省ビジョンとして、道路や港湾の活用方法に住民のアイデアを募るとか住民参加を導入してはどうかと思います。

それから、官民連携や公設民営等、様々な言葉があると思いますが、PFI や PPP（パブリック・プライベート・パートナーシップ）の導入が地域づくりにおいて有益な方法だと思います。

なぜそういったネーミングがここに入っていないのかと思うのですが、もし特別にそれを排除する理由がなければ、そういった点を加えてはどうかと思います。

奥野 信宏 委員（中京大学総合政策学部長）

やはり問題は行政のあり方だと思います。やらなくてもいいことは何なのかということを行行政はも

っと考えていくべきだと思います。

特に、道州制が導入されると、県はあるのかいないのかという話から考えなければいけないのではないのでしょうか。私は大学教師の立場から大学のことを例に挙げると、国立大学や公立大学は本当に今のあり方で必要なかどうかという点です。そういったことを考えていかなければいけないのだろうと思います。文部科学省は、大学の社会貢献のデータを出しておりましたが、それを見る限りでは、私立大学の方がずっと社会貢献が大きく、国立大学は必要ないという話になっていくのだろうと思います。国立大学は一例ですが、行政は何をやるのか・やらなくてもいいのかということをもまず考えなくてははいけません。

それから、行政内の役割分担が大事だと思います。自治体が育ってないのは誰の責任なのかということを考えなくてははいけないと思います。もちろん自治体自身の責任なのですが、財政自律が低く、企画立案機能が育ってないということが、一体誰の責任なのだろうかということを考えてときに、やはり国の関与の問題が一つの原因としてあると思います。それが全てだとは決して言いませんが、地方債を発行して事業をやれば、その償還分は交付税交付金で賄うとか、バブルのときから大盤振る舞いで地方交付税交付金を交付してきているのです。そのため、自治体の企画立案機能が育たず、財政自律がなくなってきたのだと思います。その様な点から、むしろ行政内の役割分担の問題が一番大きなものであるのではないかと思います。

須田 寛 座長（東海旅客鉄道株相談役）【総括】

「住民・企業・行政の地域づくりの役割（一例）」について

役割分担について議論されたことをまとめますと、財政的な面では、地方だけではなく、国も破綻寸前である中で、企業においても将来的には同様な危機を迎える時が来るだろうという指摘がありました。

その中ではまず、役割分担を議論する前に国として何をなすべきかということから議論しなくてははいけないという意見がありました。すなわち、役割分担を議論する前の議論をしなければならぬということだと思います。

国は何をなすべきかという議論の中では、大きいこと、国でなければできないことが国の役割ではないだろうか。また、地方自治体については、国との関係を整理し、地方自治体自身が育っていくためにどのような政策が必要かを整理していく必要があるという意見がありました。

住民や企業については、行政が担うこととされてきた公益的な部分を担っていき、その感覚を養っていかなければならないという意見がありました。例えば、PFI や PPP（パブリック・プライベート・パートナーシップ）など、民が公の範囲へも乗り出していく必要もあるだろうという意見でした。

また、住民・企業・行政の役割分担を明確にしながら、各主体の垣根を越えた連携についても考えていく必要があるという意見がありました。

これらが今日の皆様のご意見であったと思います。

3) これまでの意見を受けたその他の意見

奥野 信宏 委員（中京大学総合政策学部長）

公共投資の予算が非常に厳しくなって、これからの社会資本整備においては、3点重要な視点があると思っています。

1点目は、社会資本の有効な利用・活用です。二層の広域圏という言葉がありますが、大規模な社会資本については国際空港や国際港湾を人口600万人から1,000万人くらいの範囲で整備し、効率的な利用ができるようにする必要があります。そこへのアクセスとして、道路を整備していく。それから、生活基盤についても、人口30万人から50万人の範囲で整備し、そこへのアクセスとして生活道路あるいは公共交通を整備していくことが重要だと思います。

2点目は、効率的な整備手法を採用することです。PFIなども99年にPFI法が成立して、現在では280件くらい実施されています。これから国も公務員宿舎等の立て替え等で名古屋市内でも急激に件数が増えていくのだろうと思っています。

3点目に、長く使うということだと思うのです。公共投資が縮減していく中で、戦後、急激に整備した社会資本の維持更新の時代が出てきます。今の様な状況が続きますと、新しいものは全然作れないということになっていくのではないかと思います。今あるものを長く使う。新しく作るものを長く使うことが重要だと思います。

さりとて国の予算はどんどん減少しておりますし、これからも厳しいのでしょうか、社会資本整備ももう限界に来ているのではないかと思います。事業費は、対GDP比で大体3%台半ばです。これは、アメリカ、フランスと同じ水準です。

アメリカの社会資本整備を見ますと1950年代の初めには6%台半ばでした。それが80年代初めに2%になり、90年代に1%になりました。そこで何が起こったかという、80年代の「荒廃するアメリカ」です。東部の幹線道路は崩壊し、ニューヨークの橋やトンネルは危険で通行できなくなりました。どの道路も穴だらけになりました。外に見えている部分までならまだ良い方で、道路の中に埋まっている水道管やガス管は風船のように破裂して、中産階級はどんどん外に逃げ出しました。そこでアメリカはどうしたかという、クリントン政権が93年に発足し、彼は強いアメリカの再興を目指し、教育の再生と公共投資の拡大を行いました。そこから公共投資が増加しだし、現在では対GDP比が2~3%台半ばになりました。日本は減ってきて3%台半ばです。もうすぐにも2%台になっていく中で、そろそろ社会資本についても限界に来ているのだと正直思っています。

金井 道夫 中部地方整備局長

国の仕事は基幹的なものに限定するのはある程度当然のことであると思っています。私どもの役割は、基本的な安全・安心と基盤整備だと思っています。

今の費用分析が必ずしも我々の仕事にそのまま当てはまらないとは思いますが、例えば道路と言えば東海環状自動車道を整備し、大きな効果があり、あっという間に整備費を取り戻していると思いますが、当然のことながら取り戻せる範囲で事業を行うのが当たり前だと思ってい

ます。その辺りはなかなか分析が難しいのですが、投資が確実に地域に取り戻せる範囲で基幹的なものを担うのが国の役割だと思っています。

ただ、道州制にすればすべて解決するかということそんなことはないと思っています。ネットワーク自体が道州制をはるかに飛び越え、例えば北陸との連携という話になっている中で、組織形態の議論はいろいろありますが、国の役割はどこまでなのかということ議論していく必要があると思います。

これに関連して、この「まんなかビジョン」にどこまで書くのかを悩んでいまして、自治体の所管のことまで本当は書きたいのですが、全部を書くと総花的になってしまい、なかなか迫力がないものになります。また、こんなことまで全部やるのかという批判を受けることも考えられますので、分かり易い範囲でまとめざるを得ないと思っていますので、その辺りはまたご議論いただければと思っています。

それから、同じく100年の議論がありましたけれど、維持・更新の観点で100年のビジョンを書くのは当然だと思っていますので、その面は少し補強したいと思っています。しかし、整備をどこまで行うのかという点は、100年の議論がものすごく難しく、すぐムダではないかとか大き過ぎるのではないかという議論になると思います。リニアと中部国際空港の第2滑走路くらいは一応社会的合意になっているのだと思いますが、例えば道路で14,000キロ外など様々な要望はありますが、その様な議論にどこまで対応するかを検討していく必要があると思います。あまり大きくして、いろいろご批判いただいてもと思いますので、その辺りは効果が説明できる範囲ということで、どの程度限定するのか考えていかなければと思っています。従って、維持・更新の話と整備の話とは分けて書く必要があると思っています。

最後に、中山間地についての話ですが、やはり海外のどこを見ても短期的な経済合理性がないからといって中山間地を放棄している国はないのではないかと考えています。例えばスイスではデカップリングで補助するなど、どこも苦労しながら施策に取り組んでいます。やはり放棄するというのは長期的に見てあまりいい手立てではないのではないかと考えています。中山間地には、環境や人材等担える面があると思いますので、機能分担という視点でうまく説明をしながら、支援をしつつ、国土を保全していくのが最終的には正しいのではないかと考えています。

しかしながら、国土形成計画は「自立」という言葉が多いので、狭い意味での「自立」で考えてしまうととても無理だと思っています。「自立」という言葉の意味も広げ、様々な機能を考えた上で総合的に成り立つのだという説明ができればと思っています。

谷山 将 中部運輸局長

「まんなかビジョン」には様々なプロジェクトがあり、100年先を見ながら着々とそれをしていくというのが非常に重要だと思っています。しかしながら、それを実現していくのは今の財政状況では非常に厳しいものがあると思います。その様な意味では、官民の役割分担の話の一つの大きなテーマとしてここで議論していただいていることは大変重要だと思っていますし、この議論なしに「まんなかビジョン」を実現していくのは難しいのではないかと考えています。

また、中部地方という目で常に見ているわけですが、日本全体を俯瞰し、各地域を考えていったときに、実は地域間競争がものすごくあるものと思います。中部地方の議論をしていると中部地方だけの議論に陥ってしまうことも懸念されるため、日本全国の中で、地域間競争も含めてどの様な中部地方にしていくかという議論も必要だと思えます。

須田 寛 座長（東海旅客鉄道株相談役）

最後に、事務局から提案のあった5つの施策の柱、25の目標と16のプロジェクトという括り方の大筋についてはよろしいでしょうか。

それでは、今日提案のあった骨子については、各委員が了とされたということで、本日の議論を元に、次回以降も議論を重ねていきたいと思えます。

終了