

第19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21年5月12日（火）
名古屋銀行協会5階大ホール

I. 次期まんなかビジョンについて

◇須田 寛 座長（東海旅客鉄道㈱ 相談役）

前回の会議から、かなり時間が経過している。今日の議題は2つです。1つ目は、前回の懇談会以降の追加事項について、「まんなかビジョン」をまとめる際の論点の整理についてです。

1. 前回懇談会以降の追加事項について

◇水谷 研治 委員（中京大学名誉教授 東京福祉大学大学院教授）

各市町村のご意見をお聞きになったと承りました。名古屋市もだいぶ変わったという印象でしょうか。

◇須田 寛 座長（東海旅客鉄道㈱ 相談役）

特に、本件について新市長がいろいろな所で言及されたことをお聞きでしょうか。今までにないご意見もあるでしょうから、もし吸収できるものなら早めに吸収しておいた方が良いでしょう。事務局で名古屋市の意見もよくお聞き取りいただければと思います。

2. 本懇談会の論点事項

（1）9つの地域の役割と発展を重視した、相互連携による地域づくりの方向

（2）スピード感ある「選択と集中」による、平成24年度までの重点戦略と目標

◇須田 寛 座長（東海旅客鉄道㈱ 相談役）

各委員のご意見をご発表いただきます際のご参考までに申し上げておきますと、今回いただきますご意見は非常に重要な意味を持つと感じています。

現在、国土形成計画の策定作業がそれぞれの地方において進んでおりまして、地域の計画となる広域地方計画が作られています。

すでに発表されております全国計画と広域地方計画が、お互いに対流をしながら全体として一体のものになるというのが今回の計画の大きな特色です。幸い事務局が同じ整備局でございますので、ここでいただきますご意見をそのまま反映することができるという面がございます。その意味で皆様からのご意見は非常に意味の大きいものと思います。

また、6月11日に中部の各県知事が主体となった国土交通広域連携中部会議が開催されます。ここで本日皆様方から頂いたご意見をまとめて説明いたします。各県知事は、地域の計画を策定する際の委員でありますから、知事を通じた意見の反映が可能となります。そういった面でも非常に大きな意味を持っていると考えております。

◇奥野 信宏 委員（中京大学総合政策学部教授）

目配りもよく利いておりますし、表現も適切な感じがいたします。特にここを直せという意見はありませんが、拝見したときにどういったことを背景として感じながら拝見したかというような話をさせていただきたいと思います。

1つは社会資本の整備についてです。

アウトカム指標を作ってフォローするという説明がございました。これはやはり、実行計画として非常に大事だと思います。以前にも1980年代のアメリカの話をしたことがあります、ちょうど日本がその当時の荒廃するアメリカの前夜ではないかと感じているところです。

1980年代は、ニューヨークの日本人がたくさん住んでいた良い住宅地でもアスファルトの道には轍ができておりました。橋、トンネルも危険で、水道管やガス管は地下で破裂していました。ニューヨークだけがそういう状況だったわけではなく、全米がそうだったのです。その当時のアメリカ経済は停滞しておりましたが、停滞の理由の半分は社会資本の荒廃だというような経済学の論文も出ております。それが、「荒廃するアメリカ」です。

1990年代に入って、クリントン政権発足後は、公共投資の拡大、強いアメリカの再生を掲げ、公共投資が増加しています。対GDPで公共投資予算の比率を見ますと、ちょうど「荒廃するアメリカ」が始まる直前のあたりが今の日本でありまして、日本の公共投資額の対GDP比は減少しています。10年後は一体どうなっているのだろうと危惧しています。

このビジョンに書かれていることが、期限内に確実に実行されることが極めて重要だと思います。いろいろ厳しい批判もあるのは承知しておりますが、改めるべきところは改めれば良いのでありまして、そういう意味で実行していくことが非常に大事だと思っております。

2つ目は、ソフトに関する事です。

「文化」という言葉が遠慮がちに書かれています。国土計画を専門としている方々は、「文化」は文化庁の所管だという認識をお持ちの方が多くみえます。国土計画において「文化」を語ろうとすると何か銜いがあって、なかなか正面から取り上げにくいということはあるのですが、国土形成計画の全国計画の議論に参加して、地域の文化を守って創造するという点が大きなポイントだと感じました。ここでも「暮らしと誇り」という言葉が出てきますが、「誇り」、「愛着」というのは地域の文化と言い換えても良いと思います。そこがビジョンの中心なのですが、なかなか表に出して言えないというところがありました。このビジョンでも、その点を正面から取り上げることに何か照れがあるように感じています。その様な中でも、やはり暮らしと地域の文化、誇りの創造のために施策を展開していくことが重要だと感じています。

それから、この点は中部地方整備局の所管ではないということもあるのだと思いますが、特に中山間地には消えゆく集落があります。その文化が消えてしまうということです。これは止めようがないという現状もあります。ただ、そういう集落の文化も残しておくことは、都市に出たその地域の人々の励みにもなりますし、何か役に立っていくのだと思います。

私は、文化財研究所の評価委員をやっているのですが、文化財研究所ではそのような取り組みも行っておりますが、日本の古典芸能で目一杯で、なかなか地域の人々の芸能のところまで手が回らないというのが現状です。なかなか実行は難しいのですが、「地域文化の創造」という点が大事なのだと思います。

もう1点、国土形成計画では「新たな公」の育成が5つの基本戦略のひとつとなっております。地域の協働あるいは参加、生き甲斐という点で非常に重要な意味を持っています。特に中部地整には幾つか、これからも継続していく事業があると思います。野麦峠の事業は全国のモデルにそのままなるような事業だと思います。モデル事業として、日本にとって意味がある事業だ

と思います。協働で参加して地域をつくっていくことも、ソフト面の施策として非常に大切なことだと思います。

◇川下 晴久 委員（日本政策投資銀行東海支店長）

昨年、名古屋商工会議所の地域計画の策定の中で、インフラ整備の部会長を務めました。名古屋市中心の議論ではありましたが、この周辺地域のインフラのあり方について、実際に民間で海と陸と空のインフラを担当されている事業者の方々から、半年間に渡って意見を伺っていますので、ご紹介させていただきます。

ひとつは、インフラの整備水準についてです。名古屋市周辺の地域は総体的に見れば道路を中心にかなり整備が進んできたという認識なのですが、ただ、陸と海と空のインフラの整備水準に若干アンバランス感があり、各インフラの連携が必ずしもうまくいってないのではないかという議論がありました。例えば、代表的な例として、名古屋港は、港自体はかなり整備が進んではいるものの、そこに到るアクセス道路の整備が十分ではないため、名古屋港の機能が十分活かされていないという意見がありました。これから「選択と集中」の中で事業を進めていくうえでは、陸・海・空のインフラのアンバランスを解消し、各々の連携を重視した事業の展開を組み込んでいただければ良いと思います。

2つ目に、これからは単に新しい道路や鉄道を整備するという時代ではなく、渋滞対策や防災対策、環境対策といった、既存のインフラをどう高度化していくかということが重要になってくるのではないかと議論がありました。

先ほど奥野委員からアメリカの話がありましたが、クリントン政権以降、アメリカでは公共投資を重点的に進められました。代表的なのはスーパーハイウェイ構想という、光ファイバーを全国に普及させる事業で、アメリカの公共投資というのは、非常に戦略的な産業政策という感じがします。現在のオバマ政権では、グリーンニューディール政策に取り組まれています、かなりの金額を電力網の整備に充てています。アメリカの場合は日本と異なり、小さな電力会社が各地域に乱立しているため、送変電網の整備が日本のように進んでいないという現実があります。そのため、電力の送変電網を新しくすることに重点を置いています。その狙いはプラグインハイブリッド車の普及です。アメリカは、ハイブリッド車では日本に負けたのですが、プラグインハイブリッド車で挽回しようとしています。そこでネックになっているのが脆弱な電力網だということで、その整備によって自動車産業の強化、下支えをしようというのが狙いであるということです。この様な事例からもアメリカは産業政策を念頭に置いてインフラ整備に重点を置いており、日本もそうなればと思っています。

◇中村 幸昭 委員（榊島羽水族館名誉館長）

「選択と集中」ということで本当によくまとめられていると思います。課題は、優先順位をどう決めるか。それから、目標設定の中で、どのような具体的数値を示すかということが、これから問われるのではないかと思います。

2点、お願いしたことがあります。

ひとつは、地域によっては地名が随分輻輳しています。例えば、「三遠南信」という名称は、

以前からよく知られています。三重県の場合、尾鷲・熊野の地域は「東紀州」と呼ばれています。しかしながら、この名称は如何なものかと思っています。東紀州と言うのであれば、西紀州がどこにあるのか。西紀州はないのです。和歌山県には紀伊半島があります。紀伊半島は日本の代表的な半島です。紀伊半島の南に位置するから「南紀白浜」、「南紀勝浦」という名称があります。JRの駅もそうになっています。これらを踏まえると、尾鷲・熊野は「南紀尾鷲」「南紀熊野」にすべきではないでしょうか。これは、国土交通省が中心となって変更をまとめていただければと思っています。

2つ目は、資料の6頁に「プロジェクトがもたらすべき効果と地域の将来イメージ」があります。その中に、「健全な流砂系の確保と多様な生態系の保全、日本古来の海浜が再生されること」と記載されています。日本の海岸線は長く、我が国で一番大きな内湾が伊勢湾で、1,083キロに至ります。この海岸線の整備に関して、過去に失敗した例を具体的に申し上げます。昭和28年の13号台風、その後、昭和34年9月に伊勢湾台風が発生し、多大な犠牲が出ました。その当時の建設省、関係ゼネコン等で、伊勢湾と三河湾の海岸の護岸工事を行いました。それに伴い、護岸のメリットと共にデメリットも発生しました。それは、コンクリートで固めた以外に、テトラポットをいたるところへ設置したということです。消波作用という点では効果がありますが、自然環境の保全という点ではデメリットも発生しました。寄せては返す波が白砂青松の白砂を全部沖へ持っていったのです。そのために漁民は非常に迷惑を受けました。例えば、海藻が生える藻場はなくなりました。これは魚の貴重な産卵場所であり、稚魚が育つ保育所であり幼稚園でした。それがなくなったために、伊勢エビのような稚魚はおりますが、貝類は減少しました。魚の産卵場所がなくなったからです。また、伊勢湾や熊野灘、三河湾も含めて、夏になりますと毎年、南太平洋からウミガメが産卵に来ますが、それも減少しています。こういうことで良いのかと大変危惧しています。

渚を確保するということは、陸上からの汚染物質を寄せては返す波がきれいにコントロールする、つまりクリーニングタワーの確保と言えます。防災の面では重要な施策かもしれませんが、自然環境の面ではデメリットもあることを念頭に施策を推進して頂ければと思います。防災の面においては、陸・海・空の連携による施策に注力していくことが重要だと思っています。

資源活用について、人類のこれからの最大の課題は、長期的に見れば水問題だと思います。日本はいつでも水が飲める環境にありますが、世界の中で水の飲めない地域はたくさんあります。これまでに、原子力の利用を進めてきましたが危険を伴い、風力などの自然エネルギーは安定的な供給という点では、まだまだだと思います。アメリカではオバマ政権発足以降、太陽光に注目しており、今後、日本でも太陽光の利活用は進んでいくと思います。

もう一つ忘れてならない自然エネルギーは、「雨」だと思います。日本で一番雨が多いのは屋久島で、年間降水量が7,000～8,000ミリです。本州で言えば、尾鷲・熊野が一番多く、年間降水量が3,700～3,800ミリです。その雨のエネルギーを利用した雨力発電というものができないかと考えています。国土交通省が先陣を切って検討していただけたらと考えています。

◇東 恵子 委員（東海大学開発工学部教授）

9つの地域の役割と発展ということで、輻輳するエリアにゾーニングされました。歴史・街道

や流域といった地形をも念頭に置いたゾーニングがされたことをとても嬉しく思っています。中部地域の様々な特質を踏まえてゾーニングし、取りまとめられたことをとても喜んでいきます。

前回の資料と比較して、今回は分かり易くまとめられていました。前回の資料では、もう少しこの地域の特性が明確にならないものかと思っていました。例えば、「産業」「環境」「暮らし」「安全・安心」といった項目を交流連携軸で結び合うようなイメージにできないかと思っていました。もちろん文章としては記載されていますが、その特徴をもっと明確にすることで、地域らしさが客観的に見て取れるのではないかと思っていました。

「愛着の持てる地域」という点では、以前の有識者懇談会でも随分議論してきました。自然地形による日本らしい地形を持つ中部地域の中で、住んでいるまちを愛しているのは中部地域の人々ではないかと思っております。その土地に根差したアイデンティティを持ち、その歴史・文化を守り育て、誇りを持って生きている人たちがいます。それは大都会とは異なり、そういった地域らしさは素晴らしいものです。これからのインフラ整備の中では、「道路や港湾の整備＋地域の人たちの参画、自分たちで地域を作ろうとする力」が、新たなインフラになってくるのではないかと考えています。今までと同じような予算があるわけでもない、またこれまでの産業のあり方でもない中で、人を中心にしたインフラのあり方をもう少し考えてもよいのではないかと思います。それが「地域の景観を活かした」とか「多様なネットワークとしての観光」というようなことで、地域の活性化につながっていくと考えています。今まであるものをより磨き、発展させていくということを大切にしていいただければと思っています。

また、それぞれの地域ごとに事業の目標年度が記載されていますが、中部地方の将来的ビジョンを考えると、次世代の子供たち、次世代に生きる若者たちにとって連携したプロジェクトが組めないかと思いました。なぜならば、それぞれの地域を知っているようで知らないという現状があるからです。その地域を知ることによって、中部という地域を改めて考えることができます。そのような視点が地域の担い手育成につながっていくと考えています。

これまでのような迅速なインフラ整備も重要ですが、時代の転換期においては、地域連携によるプロジェクトへの取り組みが重要だと思います。

◇松浦 康男 委員（㈱静岡銀行 取締役会長）

この9つの地域について、もともと都市間連携というのは現状の行政区分に制約されることなく、自然条件あるいは歴史的・文化的背景、社会生活や経済活動の密着性、さらに言えば将来的な社会基盤整備の方向性を考慮しながら、各地域の実状に応じて進展していくものだと思います。特に中部地域については、その発展の原動力となるものづくりで国際競争力を強化していく過程で、経済性あるいは合理性などを重視した結果、この地域の歴史や文化を育んできた自然や景観については、ややおろそかにされてこなかったらどうかと感じています。その意味でも今般、こうした歴史的なつながりや生活実態を踏まえて9つの県境を越えたシームレスな圏域にアプローチしようとすることは、大変良い試みだと思いました。

当地域の課題は国際競争力の強化と地域の活力向上、このバランスの確保であったと思います。将来の社会資本整備については、自助・共助のあるところに公助を施すことで、それぞれの地域の自立性を高めることになると思っています。

そこで、今般の9つの地域のうち静岡県が係わる3つの地域について話をしたいと思います。神奈川県、静岡県、愛知県の太平洋側の3県の主要都市は、東西交通の充実によるベルト地帯を形成し、東西方向に交流の広がりで発展をしてきました。しかし、これら3県と長野、山梨とは歴史的にはそれぞれ深いつながりがありながら、高規格道路などの整備が進んでいないがために南北交流があまり進んでいなかったと言えると思います。昨年開通した東海北陸自動車道に見られるように、今後、三遠南信自動車道、中部横断自動車道、さらには伊豆縦貫道などの整備によって、南北の交流強化につながれば、新しい可能性が開けてくるだろうと思っています。特に、富士山静岡空港の開港はアジアを中心とする海外との直接交流を促すことにつながるため、これを機に周辺県との広域連携を進めるには大変良いきっかけになると思います。

「駿河湾沿岸から長野県東部を結ぶ地域」は、山梨県、長野県と北関東を視野に入れた人・物・情報などが交流する新しいネットワークの形成につながると思います。特に、富士山静岡空港、清水港、中部横断自動車道、それに北関東自動車道のネットワークは災害時、東西交通の遮断に備えた産業面の代替ネットワークとしての期待も大きいのではないかと思います。

「南信から三遠を結ぶ地域」は、愛知県の三河地域や長野県の南信地域、静岡県の西遠地域が中心となった地域です。この地域は、国の産業クラスター構想に認定されており、すでに電子技術、光技術、自動車産業の製造技術などを活かした世界をリードする産業が集積しています。また、豊川・天竜川流域の循環地域社会を形成しており、その面からもこの連携は大変重要だと思います。

「富士山麓と伊豆半島、丹沢周辺を結ぶ地域」は、海外や首都圏を視野に入れた日本を代表する宿泊観光地として、豊かな自然環境を活かした国際的な観光地としての期待ができます。富士山静岡空港開港を機にさらに連携を強化していくことは、大変意義深いことだと思います。

経済や産業に携わる立場からすれば、今回のこの急激な景気後退を経験し、地域の自立性を維持するという観点から考えますと、産業のバランスが非常に重要だと感じています。当地域が特に税収面、雇用面で大きな打撃を受けたのは、やはり産業構造にバランスを欠いていたと言えるのだと思います。外需重視の産業構造で、内需とのバランスを欠いている。あるいは、第2次産業重視で相応の基盤がありながら第1次産業がおろそかになってはいなかったかと感じています。

今般の経済危機は、米国の過剰消費に頼った世界経済モデルが転換期を迎えたということになるわけで、このところ市場の動き等も最悪期を脱したかのような、あるいはトーンダウンしてきているような面がありますが、この事実に変わりがあるわけではありません。一昨年まで活況を呈していた産業が、仮に経済が回復したとしても再び世界経済を牽引する可能性は、高くないのだと思います。今後は、環境、農業、あるいは福祉といった、我が国はもとより世界が必要とする分野が世界経済のカギを握るのだと思います。

こう考えますと、今回の5つの柱の中の「国際的に強い産業競争力のある地域づくり」は、これはこれで良いのですが、その裏で、これに過度に依存しますと弱みが潜んでいるということ認識する必要があるのだと思います。どんなに強い国際産業力を持っていたとしても、グローバル化が進展する中で世界のマーケットが変調を来せば、これは立ち行かなくなるわけ

で、今般のように外部の要因によって起因した場合には防ぎようがありません。従って、強い国際産業競争力を武器にしていくことは良いとしても、それを維持しながらその弱点を克服するための対策も考えておかなければいけません。これは、産業構造のバランスを取るということですが、雇用面等も考えますと第1次産業を見直し、産業として雇用を創出できるレベルまで高めていくための社会資本の整備が重要になってくると思います。

「暮らし」の点で、安全に地域内を移動できるということを求めることは良いことだと思いますが、問題は誰もが快適に暮らせるレベルになっているかどうかということだろうと思います。安心・安全に暮らせる、あるいは移り住みたい環境の実現のためには、第3次産業、その中でも特に暮らしに密着した医療、福祉、介護の分野、あるいは教育や保育といった人づくりの分野に注力していく必要があるだろうと思います。そのことが雇用の安定と内需の振興につながるだろうと思います。

◇松尾 稔 委員（(財)名古屋都市センター理事長）

中部地域の9つのゾーニングについて、どういうコンセプトで行ったのかを分かり易く説明するために、もう少し工夫していただきたいと思っております。

この9つの地域は、重なり合っています。ですから、互いに補完し、連携するということがあるわけです。もう少し分かり易くするためには、連携や補完のエレメントになるようなキーワードを拾い上げ、整理してみることが大事ではないかと思います。一般の方々へも理解を深めていくためには、必要ではないかと思います。

中部地域全体を考えているわけですから、地域の格差がどんどん広がるようなことを望んでいるわけでは決してありません。「暮らし」の中で、利便性や快適性などの生活レベルが一定水準をどこの地域も満たされているという前提条件の上で、各地域の良いところをさらに伸ばしていくことが重要なのだと思います。各地域の特徴や個性を伸ばしていくためには、補完や連携を考えた上で生活の一定レベルを満たし、そこへプラスアルファしていくためにはこの地域では何を進めていかなければならないかということが示されれば、この計画全体が非常に分かり易くなると思います。例えば、暮らしの中には医療サービスの格差も当然ありますし、経済的なものも全てあります。そこにプラスアルファという考え方が必要です。そのプラスアルファには「文化」や「個性」がないといけません。それから、そこに住む人たちが「愛着」を感じないと本当の魅力は出てきません。地域やまちの「物語性」が大切だということです。世界で魅力のある街は、それぞれに物語性があります。

また、この計画のように地域全体を見るのは国土交通省の仕事です。国でしかできません。しかし、各県の知事や首長の立場に立てば、行政区画というものを無視できないわけです。そうすると、この地域での計画と行政区画との関係をどのように整理するかも大切になるのではないかと思います。

つまり、平均的なところは満たされながら、その地域の特性や良い点をさらに良くしていくために何を付加していけば良いのかを考え、その際には連携と同時に行政区画を考える必要があるとも言えると思います。

それから、先ほどから出ていない言葉の一つとして、「資源再生」という点を考えてほしい

と思っています。社会資本は一挙に老朽化してくるのは自明の理です。しかしながら、「維持管理」と「再生」とは異なります。「再生」は、維持あるいは復旧にプラスアルファしていくことです。そういう意味でのこの地域における橋梁、ダム、堤防、河川の自然を含めた美しさなどの資源について、「再生」を図っていく切り口が必要だと思います。

◇水谷 研治 委員（中京大学名誉教授 東京福祉大学大学院教授）

この9つのゾーニングは、極めて常識的で分かり易いと思います。

具体的な目標の第1番目に、「ものづくりをはじめ国際的に強い産業競争力ある地域づくり」を記載していますが、少し前とその様相が随分変わった点が大きいと思います。ものづくりがすごく強かった当地域においては、今般の経済情勢の変化によって、あっという間に弱くなってしまいました。以前では、ものづくりで恵まれている地域なのだから、その利益を他の地域に分配していこうという考え方でした。しかし、これが変わってきました。そのうえで、改めて「ものづくりをはじめ国際的に強い産業競争力ある地域づくり」を最初に持ってきたことは、大変重要なことだと思っています。なぜならば、今我々は大きな変化に直面しているのですけれども、その変化の後にどうなるかを考えると、昔のアメリカの変化をなぞっているという面もあり、ものづくりの強い日本がものづくりの弱い日本に変わっていくということも危惧しています。その時に日本全体のことを考えると、ものづくりの重要性を認識する必要があると思っています。

それは具体的にどういうことかと言えば、行政はインフラを整備して、ものづくりをサポートするという役割があるということです。これが極めて重要な役割です。日本の中で非常に優れた地域では、それに相応しいインフラ整備が必要だということです。今まで整備してきたことが実を付けているという現状があるわけで、例えば東海環状自動車道の東回りの整備によるものづくりの強化があった事実があれば、西回りも整備すべきとの議論になってくるのではないかと思います。

ということは、従来、理想として国土の均衡ある発展を唱えられてきたわけですが、これからその考え方の下にインフラの整備を進めていけるかと言えば、それは難しいと思います。お金がいくらでもあれば均衡ある発展もできますし、平等にもできますが、現実とは全く違います。着実に進んでいることのひとつは国の財政の悪化です。また、一方では高齢化が進んでおり、医療関係に投資が必要と言っているのですから、インフラ整備の額はこれからも減っていくものと考えられます。その様な中では、やはり「選択と集中」の考え方の下にインフラの整備を進めていくことが重要となります。全国的に見てこの地域をどうするかという観点があると同時に、この地域の中でも相当な「選択と集中」が必要になってくると思います。日本全体を考えた場合、中部地域の中でもここに重点をというのがおのずから出てくるのではないのでしょうか。それを見極めた施策の展開が求められると思います。

◇須田 寛 座長（東海旅客鉄道㈱ 相談役）

本日の資料においては観光が重要だと記載されています。一方では安全・安心の地域づくりというのがありまして、防災対策についても大きく取り上げられています。

それらを踏まえ、非常に心配しているのは、観光客の安全という点で、特段留意している自治体がまだ少ないということです。ピーク時には、人口の数倍に当たる観光客が来訪する観光地があるわけで、そこでもし大地震が発生した場合に、観光客をどう守るのかということを危惧しています。なかなか難しい事だと思います。しかしながら、観光客を呼ぶ以上は、その地域の責務として観光客の安全を考えておかなければなりません。

観光地、特にこの地域のように地震の予想される地域にある観光地においては非常に大事なことだと、警鐘を鳴らしておいていただきたいと思います。

◇事務局

本日欠席された、岐阜県農業共済組合連合会会長の桑田委員と名城大学人間学部教授の水尾委員からご意見を頂いておりますので紹介します。

○桑田 宣典 委員（岐阜県農業共済組合連合会会長）

1点目。中部地方の古くからのつながりのある9つの地域に着目し、各地域の役割と発展を示したビジョンは良いと思う。

2点目。今後は、これを基に各地域の都市部と地方部が連携してどのような地域づくりを展開していくかを、各地域の行政関係者や住民が一緒になって考えていくことが重要。

○水尾 衣里 委員（名城大学人間学部教授）

1点目。9つの地域に着目し、それぞれの魅力を高めていこうとする概念は良いが、これらの地域割りをどのような観点で行なっているかを記述すると良い。

2点目。港湾、空港、道路などの社会基盤に関する中部圏の将来ビジョンとして、中部の圏域内にとどまらず他圏域も含めた広い視点で、かつ長期的視点で必要なインフラをどのように整備していくかを検討し、ビジョンに盛り込むと良い。

3点目。国、県、市町村の役割を踏まえ、中部圏ビジョンに示すべき計画を厳選し、メリハリある計画となる将来ビジョンにするとよい。

以上です。

◇須田 寛 座長（東海旅客鉄道㈱ 相談役）【総括】

それでは、本日の議論をまとめます。大きく3点にまとめられます。1点目はゾーニングについてのご意見。2つ目はインフラに関わるご意見。3つ目は地域の「誇り」や「愛着」についてのご意見で、以上3点に分けて整理をいたしました。

なお、前回以降の追加事項について、9つの地域による地域づくりの方向性について、平成24年度までの重点事項とアウトカム指標については、特に皆様からの異議はないものとして、事務局に成案に向けた作業を進めて頂きたいと思います。

また、本日の議論については、6月11日に開催を予定いたしております、国土交通広域連携中部会議で要旨を発表して説明いたしますのでご了承願います。

1点目は、9つの地域に分けるゾーニングについては、ほとんどの委員の皆様方から異論はないという意見をいただきました。特に圏域を越えたゾーニングについては非常にユニークな試みであるし、大いに活かしていくべきだというご意見がございました。

ただし、このように9つに分けた経緯とその考え方について若干説明が不足しており、やや理解しにくい点があるため、明確にすべきであるとの意見がございました。それから、連携・補完をしていかなければならない中では、そのためのキーワードを整理した方が良いのではないかとのご意見がございました。

2点目は、インフラにつきまして、「選択と集中」を徹底していく必要があるとのご意見がありました。

1つは人を中心にしたインフラを考えていかなければいけないのではないかと。人から考えていかなければいけないのではないだろうかというご意見がございました。

もう1つは、モノづくりをサポートするインフラがこの地域では特に重要であるが、その場合には「選択と集中」と言う考え方の下で進めいくことが特に重要であり、モノづくりをサポートするインフラのあり方について充分詰めていく必要があるとのご意見がありました。具体的には港湾や道路などのインフラ同士の連携が充分でないという点や、東西軸と比較して南北軸が依然として弱いという点、海岸の保全について非常に遺憾な点が多いという点が挙げられ、尽力して欲しいとのご意見がございました。

また、「資源再生」についてより考えていかなければならない。充分役割を果たしていない社会資本等について、維持・管理による機能保全も含め活用についてプラスアルファを考えていく必要があるとのご意見がございました。

3点目は、地域の「誇り」や「愛着」についてですが、1つは地域の個性なり特性をもっと活かして、明確な位置づけをしていくべきではないかという意見がございました。また、「文化」や「芸能」についても地域の誇りとして、はっきり明示をすべきではないかというご意見がございました。

さらに、地域の名称について、「紀州」という呼び方ないしあり方の問題です。「東紀州」という呼び方では愛着が湧かないということであろうとの問題提起であるかと思いますが、地

域の名称や地域そのものの捉え方についても見直す必要があるのではないだろうかとの意見がございました。

2. その他

◇事務局

6月11日に国土交通広域連携中部会議を開催いたします。本日の懇談会、並びに国土交通広域連携中部会議におけるご意見を受けまして、「まんなかビジョン」の素案を作成し、住民の皆様からのご意見をお伺いするためのパブリックインボルブメントを実施していく予定です。その後、そのご意見を取りまとめた段階で「まんなかビジョン案」という形で懇談会の先生方にはご意見を伺いたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

なお、夏までの短い期間での策定に向けた作業となります。場合によっては懇談会の委員の皆様にご個別にご意見を伺いながら、内容を須田座長にご報告申し上げ、取りまとめいただくようなこともあろうかと思えます。この点、ご了承いただければと思います。

◇須田 寛 座長（東海旅客鉄道㈱ 相談役）

事務局の説明について、そのように運んでいただきたいと思います。

皆様のご議論によって今日は活発なご意見を頂戴できたと思いますので、これから事務局でまとめていただけたと思います。私はこの計画の活かし方について、ぜひ事務局にお願いしておきたいことがあります。それは中部地方と申しました場合に、やはり北陸地域と東海地域を含めて中部地方だと思えます。学校で習った中部地方もそうですし、最近の子供の教科書でも中部地方というのは東海地域と北陸地域が入っているのです。ところが、国土形成計画の中の広域地方計画では、北陸地域と東海地域は、別に計画を作ることになっています。しかしながら、その中では、両圏がお互いに協議をして、そして調整を図りながら連携を保ったものにしていくという一文があります。それを上手にやっていただかねば今日の議論の趣旨が活きません。事務局にはご尽力願いたいと思います。北陸地域と中部地域を一緒にした議論は、なかなか行なわれてきていません。その意味でも本日の議論は非常に貴重だと思いますので、9つのゾーニングも含めて活かしていただきたいと思います。

もう1点。この案は近畿圏との連携についてもある程度配慮して作ったと書いてあります。首都圏についても連携が考えられておりまして、両隣にある他圏との連携についても配慮したという意味においては、これもこれまでにあまりなかったことだと思います。従いまして、せっかくこれだけの皆様方に何度も議論して頂いたのですから、ぜひともこの議論の趣旨を十分活かして頂きたいと思うと同時に、北陸地域と東海地域の地域計画をぜひ一体のものとしてお作りいただくようにご尽力頂きたいです。近畿圏や首都圏の隣接している圏域との連携も十分考えた非常に幅広い計画として、成案に向けた作業をお願いいたします。

◆終了